ASI FUE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

ASI FUE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

ASI FUE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
es una edición de Editorial Anesa - Noguer - Rizzoli
Título original de la obra: HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR

Impresión: Rizzoli Editore, Via Civitavecchia, 102, Milán.
Printed in Italy.
AMÉRICA NORILDIS EDITORES SOCIEDAD ANÓNIMA (ANESA), Cangallo 564, 1º,
Buenos Aires, Argentina.
Hecho el registro de la Propiedad Intelectual y el depósito que marca la ley 11723.

ASI FUE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL





De la Operación "Cerbero" a la batalla de Mareth (marzo de 1943)

ANESA - NOGUER - RIZZOLI

EDICION ORIGINAL INGLESA

dirigida por **sir Basil Liddell Hart**, *capitán, historiador y crítico militar, redactor de la Enciclopedia Británica;*

y por **Barrie Pitt**, *colaborador de la Enciclopedia Británica y asesor militar del "Sunday Times Magazine",*

con la colaboración del Imperial War Museum

Colaboradores del volumen tercero

Ralph Barker
historiador oficial del Ministerio del Aire británico

Donald C. Watt
catedrático de Historia Internacional en la Universidad de Londres

T. W. Willans
escritor inglés; paracaidista en las campañas de Francia y de Grecia, iniciador de la técnica de salto con caída libre

F. C. van Oosten
capitán de corbeta, ayudante de campo del comandante en jefe de la Marina holandesa

John Vader
escritor australiano; piloto de la RAAF en el Pacífico sudoccidental

Fred Stolley
corresponsal de guerra americano; comandante de un pelotón de ametralladoras en Corregidor

sir John Smyth
general de brigada; político y escritor

Peter Simkins
historiador inglés, adjunto al departamento de investigaciones y publicaciones del Imperial War Museum

Donald Macintyre
especialista inglés en cuestiones navales, comandante de formaciones de escolta en la batalla del Atlántico

B. B. Schofield
vicealmirante; escritor inglés de cuestiones navales; miembro del Estado Mayor de la Trade Division (convoyes)

Giuseppe Fioravanzo
almirante; director del Departamento histórico de la Marina; autor de diversas publicaciones históricas y especialista en Marina de Guerra

David Chandler
historiador inglés

Eric Dorman O'Gowan
general de división; jefe de Estado Mayor del general Auchinleck; comandante de brigada en Anzio

Vasili Morozov
coronel; historiador militar y periodista soviético

Walter Görlitz
periodista e historiador alemán

George Gretton
escritor británico

G. S. Kravcenko
coronel; escritor y periodista soviético, especialista en economía militar

Paul Kennedy
historiador inglés

J. L. Moulton
general de división; comandante en jefe de varias unidades británicas; experto en operaciones combinadas

R. W. Thompson
escritor y corresponsal de guerra inglés; especialista en cuestiones militares

Herbert Fairlie Wood
teniente coronel; historiador y oficial de EM del Ejército canadiense en Europa occidental; comandante de batallón en Corea

Richard Livingstone
comandante voluntario de los "comandos" en la costa francesa y en Extremo Oriente

Brian J. Ford
escritor y periodista inglés

Henri Michel
historiador francés; director del Centro Nacional de Investigaciones Científicas

Roger Manvell
especialista inglés en historia del nazismo

EDICION ESPAÑOLA

Asesores
- D. Manuel Aznar Zubigaray, *historiador militar, embajador de España y periodista*
- D. Ramiro Lago García, *general de División*
- D. José Ramón Lago Vázquez, *capitán diplomado de Estado Mayor*

Heinrich Fraenkel
periodista alemán

Alan Clark
historiador inglés

Vladimir S. Lupatch
capitán de navío; escritor y ensayista soviético; miembro del Departamento histórico del Ejército

sir Francis de Guingand
general de división, jefe del Estado Mayor del general Montgomery; director del servicio de información del Ministerio de la Guerra en 1945-46

Giuseppe Mancinelli
teniente general y ex-jefe del Estado Mayor de la Defensa

Charles Roetter
escritor inglés

André Beaufre
general y secretario para la defensa nacional en Argelia; miembro de la Resistencia; preparó la invasión aliada en el Norte de África; comandante de las fuerzas francesas en Suez

Anthony Farrar-Hockley
general de brigada; escritor inglés; oficial de las fuerzas aerotransportadas en el Mediterráneo; oficial de EM en Corea; comandante de una brigada paracaidista

Friedrich August von der Heydte
comandante de un batallón paracaidista alemán en Creta; en la actualidad general de brigada de la Bundeswehr

Hervé Laroche
economista francés

Jacques Mordal
escritor francés, miembro del Instituto de Estudios Estratégicos; oficial de EM del almirante Auphan

Anthony Paice
escritor y ensayista militar inglés

David Woodward
secretario de embajada británico; corresponsal de guerra del "Manchester Guardian" y del "Times"

Dudley Pope
historiador naval inglés

Robert O'Neill
capitán del Ejército australiano; especialista en relaciones internacionales y en problemas de defensa

R. L. V. ffrench Blake
comandante de escuadrón del 17/21.º de Lanceros británico en Túnez y de regimiento en Italia

Martin Blumenson
historiador americano

Aleksandr M. Samsonov
coronel; historiador soviético

Geoffrey Jukes
experto británico en cuestiones soviéticas y en problemas de desarme

Jerrard Tickell
asesor militar y agregado de relaciones públicas en el Ministerio de Guerra británico

Arkadij Poltorak
escritor soviético

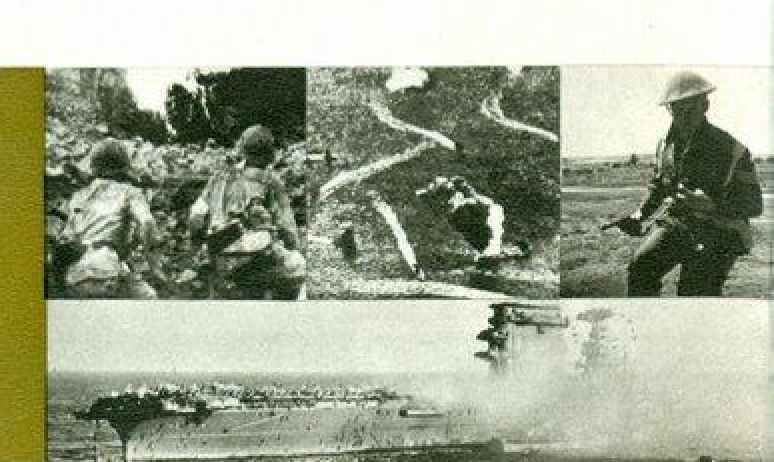
Eversley Belfield
piloto observador inglés; escritor

Kenneth J. Macksey
comandante; especialista inglés en estrategia de medios acorazados

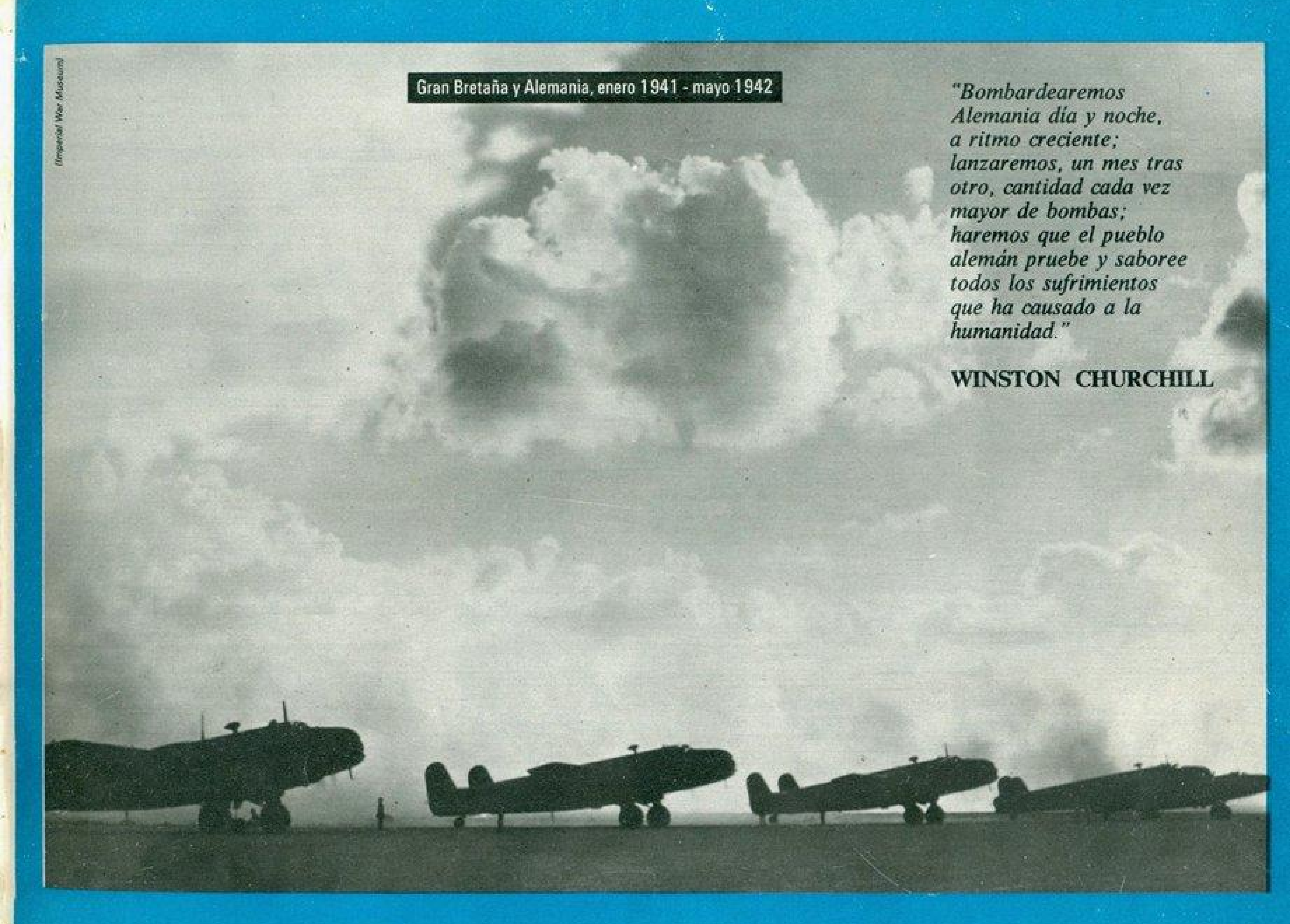
sir Francis Tuker
teniente general; escritor inglés; comandante de la División 4 india en el Norte de África de 1941 a 1944; comandante de la zona militar oriental en la India

INDICE









(Imperial War Museum)

Gran Bretaña y Alemania, enero 1941 - mayo 1942

"Bombardearemos Alemania día y noche, a ritmo creciente; lanzaremos, un mes tras otro, cantidad cada vez mayor de bombas; haremos que el pueblo alemán pruebe y saboree todos los sufrimientos que ha causado a la humanidad."

WINSTON CHURCHILL

LA INCURSION DE LOS MIL BOMBARDEROS

Ralph Barker

El primer año de la guerra aérea y los bombardeos de la *Luftwaffe* sobre Gran Bretaña, convencieron al mando de bombarderos de la "RAF" que solamente una reacción a gran escala y del mismo tipo podría surtir algún efecto positivo. Las masivas incursiones aéreas no sólo deberían destruir la industria alemana, sino también la moral del pueblo alemán. Sin embargo, en aquel tiempo se carecía de los aviones necesarios para lanzarse a una ofensiva aérea estratégica de tal envergadura, y además los comandantes de la "RAF" no se dieron cuenta, hasta el año 1941, de la inexperiencia del mando de bombarderos para localizar y atacar los objetivos. Por lo tanto se hacía indispensable ensayar nuevos procedimientos de incursión aérea, y la primera ciudad alemana escogida para ello fue Colonia.



El teniente general de Aviación Harris ocupó el cargo de comandante en jefe del mando de bombarderos británicos el día 22 de febrero de 1942. Fue el primero que concibió la idea de lanzar mil bombarderos sobre el cielo de Alemania en una sola noche.
(History of the Second World War)



El general Kammhuber asumió el mando de los cazas nocturnos alemanes en julio de 1940. En 1941 organizó una línea ininterrumpida de vigilancia de radar en todas las vías de acceso al Ruhr.
(History of the Second World War)

A principios del año 1941 las esperanzas británicas de una acción agresiva contra Alemania se basaban, casi por completo, en una ofensiva aérea estratégica, organizada por el mando de bombarderos de la RAF. Para los ingleses, que todavía luchaban sin aliados, cuyas fuerzas de tierra no estaban en contacto con el enemigo desde la evacuación de Dunkerque y que habían visto alterado su bloqueo naval a causa de las grandes conquistas alemanas en Europa, una campaña de bombardeos masivos era, desde luego, la única esperanza con que contaban para debilitar la estructura industrial y económica de Alemania. En las directivas que se impartieron a fines de 1940 se ponía de manifiesto una doble finalidad: el objetivo principal debía ser un ataque de precisión efectuado contra la producción alemana de combustible sintético; el segundo, que sólo se realizaría en caso de que las condiciones atmosféricas no fuesen favorables a los bombardeos de precisión, sería atacar la moral de los alemanes. Esto último debía lograrse por medio de bombardeos intensivos sobre Berlín y sobre otras ciudades importantes, en las que se atacarían los objetivos situados en el centro de las zonas industriales.

El Estado Mayor de la Aviación británica consideraba que, entre los objetivos industriales alemanes, los más vulnerables serían los del sector petrolífero. El Gabinete de Guerra, por su parte, sostenía la tesis de llevar a cabo acciones de represalia, algunas de las cuales ya se habían efectuado. Pero los ingleses sabían por propia experiencia que tales bombardeos, lejos de debilitar la moral, no hacían sino consolidarla; por eso las incursiones de la *Luftwaffe* contra las ciudades británicas no habían conseguido el propósito que persiguieran. No obstante, el Gabinete de Guerra, inducido por sus consejeros económicos y políticos, sostenía que en Alemania la reacción sería diferente.

No fue difícil llegar a una solución de compromiso entre ambos puntos de vista. En efecto, las noches claras y serenas, propicias para efectuar un ataque sobre los objetivos previamente elegidos, eran muy escasas (una de cada cuatro o cinco), de modo que, si únicamente se recurría a este tipo de bombardeos, los aparatos deberían permanecer inactivos la mayor parte del tiempo. Por lo tanto, se decidió que las noches que no fueran favorables para bombardeos de precisión, lo más sensato sería bombardear las grandes zonas industriales; existía también la posibilidad de que, si la elección de tales objetivos se hacía con cuidado, los ataques supondrían al mismo tiempo una ayuda y un complemento para los bombardeos de precisión.

Que una campaña de esta índole estuviese más o menos justificada moralmente era algo que, en aquellos momentos, ni siquiera se tenía en cuenta: Alemania, con su agresión a Europa entera y con sus bombardeos de ciudades británicas había provocado por sí misma los desastres que ahora podían herirla. Y así como el submarino era el arma natural de la potencia más débil en el mar, también la destrucción del potencial industrial y de la moral de una nación por medio de bombardeos era el único camino que podía seguir la potencia que estaba en condiciones de inferioridad en el aspecto militar terrestre.

El 22 de junio de 1941, tras el ataque alemán a Rusia, el Primer Ministro británico anunció públicamente la ofensiva de los bombardeos aéreos contra Alemania. Así, pues, el pueblo británico estaba al corriente de estos planes y apoyaba plenamente semejante línea de conducta. No obstante, los ingleses esperaban, e incluso se les había advertido, que serían pagados con la misma moneda, por lo que se prepararon para hacer frente a las represalias: preferían una guerra de desgaste, en la que toda la población compartiera los mismos peligros, a un exterminio en masa de la juventud combatiente.

Pero, en realidad, el mando de bombarderos en 1941 era todavía demasiado débil para intentar alcanzar, con probabilidades de éxito, los objetivos que se había propuesto. La conversión del esfuerzo científico e industrial de los planes defensivos a los ofensivos, después de la batalla de Inglaterra, se efectuaba con bastante lentitud. No sólo se carecía de aviones modernos y de un equipo técnico apropiado para la navegación y el bombardeo, sino que además se había sufrido, en los primeros meses de guerra, una seria derrota y pérdidas muy graves, cuyas consecuencias no podían preverse todavía. Por otra parte, el hecho de que los aeropuertos franceses estuvieran en manos alemanas prolongaba considerablemente la ruta de los vuelos en dirección a Alemania.

A pesar del tono confiado de los comunicados oficiales y de la optimista valoración por parte de los Servicios de Información respecto a los resultados obtenidos por los bombardeos sobre las industrias petrolíferas y sobre las poblaciones alemanas, el jefe de mando de bombarderos, teniente general sir Richard Peirse, no se sentía muy satisfecho. En enero de 1941 la documentación fotográfica relativa al ataque efectuado el 17 de diciembre sobre la zona de Manheim, y la de los ataques de precisión sobre las refinerías de petróleo de Gelsenkirchen, no hicieron más que acrecentar su preocupación. El bombardeo de Manheim no había alcanzado la suficiente concentración; y en cuanto a las refinerías de Gelsenkirchen, las fotografías tomadas el 24 de diciembre, después de los bombardeos en los que se emplearon casi 300 aviones, revelaron que apenas habían sufrido daños de consideración.

Se rehúye encarar la realidad

La verdadera valoración de los daños causados se vio de hecho obstaculizada por la escasez de cámaras fotográficas para aviones, así como por la falta de un sistemático reconocimiento aéreo fotográfico; de modo que la verdad acerca de la incapacidad del mando de bombarderos para alcanzar los objetivos previstos quedó en parte velada.

Por aquel entonces empezaban a entrar en servicio aviones mucho más modernos y de mayores dimensiones, entre ellos los *Manchester*, los *Stirling* y los *Halifax*; y aunque durante todo el año 1941 el mando tuvo que prescindir todavía de la ayuda del radar, era lógico esperar que los resultados de los bombardeos mejorarían considerablemente.

De todos modos, lo cierto era que había que conformarse con lo que se tenía para no abandonar la ofensiva. No admitir la realidad de cierta situación y empeñarse en conservar una visión optimista sobre la capacidad destructiva del mando de bombarderos y sobre la vulnerabilidad de la economía alemana, era para Gran Bretaña en aquellos momentos una necesidad psicológica.

El ataque de precisión a las refinerías fue, a principios de 1941, la base de la estrategia británica. Una directiva del 15 de enero acentuaba su importancia, basándose en la hipótesis de que el período crítico para Alemania serían los primeros seis meses de aquel año. Pero los planes de esta nueva directiva hubieron de ser abandonados en el transcurso de los meses siguientes; primero, a causa del mal tiempo, y después a consecuencia del ataque masivo de los submarinos y de unidades de superficie alemana contra los buques de transporte británico en el Atlántico. Todo esto obligó a Gran Bretaña a ponerse nuevamente a la defensiva.

Pero, pasado el período de crisis, el mando de bombarderos se dedicó de nuevo a ataques de precisión sobre los objetivos situados en Alemania y relacionados con el desarrollo de la batalla del Atlántico (como eran las bases de submarinos y las instalaciones para la fabricación de aviones de gran autonomía), así como sobre zonas portuarias e instalaciones navales. Estos ataques por zonas fueron los que obtuvieron mayor éxito. Hamburgo, Bremen y Kiel sufrieron graves daños, sobre todo en los *docks* y en los astilleros. En diez semanas, hasta fines de mayo, se efectuaron sobre Kiel 900 incursiones.

En cambio, los ataques de precisión a zonas del interior no habían mejorado mucho. No obstante, en esta época, los bombardeos británicos ya habían dejado de ser simplemente una «molestia», ridiculizada en las emisoras alemanas, para convertirse en una pesada amenaza.

Una de las dificultades del mando británico era la de encontrar otros objetivos que ofreciesen auténticas probabilidades de perturbar la industria bélica alemana. Y en un país tan extenso como era entonces Alemania, era ésta una tarea de envergadura.

Se decidió entonces atacar a los transportes, en particular al sistema ferroviario en la zona del Ruhr. Era evidente que la acción militar alemana en Rusia requería un esfuerzo sin precedentes en su sistema de transportes y, por tanto, si se lograba desbaratar las vías de comunicación en aquel delicado sector, la economía alemana se vería seriamente perjudicada. Esto repercutiría también en la moral de la población, sobre todo porque la elección de los objetivos se hacía, no sólo teniendo en cuenta su importancia, sino también su proximidad a las zonas industriales.

El plan de bombardeo de los transportes parecía –y en efecto lo era– un plan improvisado, que formaba parte de la guerra de desgaste, y con un conjunto de objetivos elegidos teniendo en cuenta más bien las verdaderas posibilidades operativas del mando de bombarderos y no porque su destrucción pudiese, por sí sola, conducir a la victoria. Era un paso más, y muy significativo, hacia el reconocimiento del axioma propugnado por sir Charles Portal, jefe del Estado Mayor de la Aviación británica, quien sostenía que, por muy oportuno que fuera el objetivo desde el punto de vista económico, no valía la pena perseguirlo si no era tácticamente alcanzable. El mando de bombarderos seguía siendo para Gran Bretaña la única fuerza de ataque ofensiva contra Alemania: por ello, si no estaba en condiciones de destruir los objetivos previamente elegidos, había que buscar otros.

Entre tanto, el hecho de que en junio de 1941 Alemania hubiera demostrado ser capaz de lanzarse a una ofensiva contra Rusia, revelaba que, la valoración británica sobre la vulnerabilidad eco-

nómica del enemigo era totalmente equivocada. Y, pese a cuanto se afirmara basándose en las valoraciones llegadas de fuentes informativas independientes, los bombardeos de la RAF sobre Alemania no habían tenido hasta el momento más que un efecto estratégico mínimo o nulo. Estos dos errores de valoración –la vulnerabilidad de Alemania y los resultados obtenidos por los bombardeos– aun no siendo irreparables, estaban destinados a tener una considerable influencia sobre el futuro desarrollo de la ofensiva aérea. Los cálculos del Ministerio de la Guerra Económica, siempre viciados por conjeturas, habían demostrado ser falsos y la confianza que se depositó en ellos se vio frustrada. Para los jefes del Estado Mayor británico, el ataque a los transportes ferroviarios debía considerarse simplemente como un plan de transición, que se efectuaría en espera de que el mando de bombarderos fuese lo bastante fuerte para pasar a una ofensiva total.

Junio de 1941: ocasiones desperdiciadas

Con el comienzo de la ofensiva alemana contra Rusia pareció que la *Royal Air Force* iba a tener nuevas oportunidades. La primera sería obtener algunas ventajas tácticas del hecho de que el grueso de la *Luftwaffe* estuviera empeñado en el frente oriental, pues ello permitiría llevar a cabo incursiones de cazas y de bombarderos sobre Francia; la segunda, de importancia y valor estratégicos más inmediatos, era la esperanza de que tales operaciones podrían obligar a los alemanes a enviar parte de sus cazas a Occidente, aflojando así la tensión ejercida sobre Rusia.

Pero las Operaciones «Circus», como se las llamó, fallaron por las mismas razones que habían fallado los planes alemanes en la batalla de Inglaterra: un eficiente u oportuno sistema de alarma, a base de radar, por parte de los defensores; la escasa autonomía de los cazas atacantes, y la necesidad de proteger a los bombarderos, bastante lentos y dotados solamente de armas ligeras (los *Blenheim* de la 2ª División). Las pérdidas británicas fueron graves, y los varios intentos de bombardeo diurno resultaron muy costosos; lo que confirmó que lo más conveniente era continuar las misiones exclusivamente nocturnas. La consecuencia más significativa de todo ello fue que se reafirmó el convencimiento de que los cazas de gran autonomía se hallaban en notoria desventaja frente a los cazas de autonomía reducida que operaban únicamente en el radio de acción de los radares de tierra y a poca distancia de la base. Sólo más tarde, y casi por casualidad, se demostró lo infundado de esta suposición.

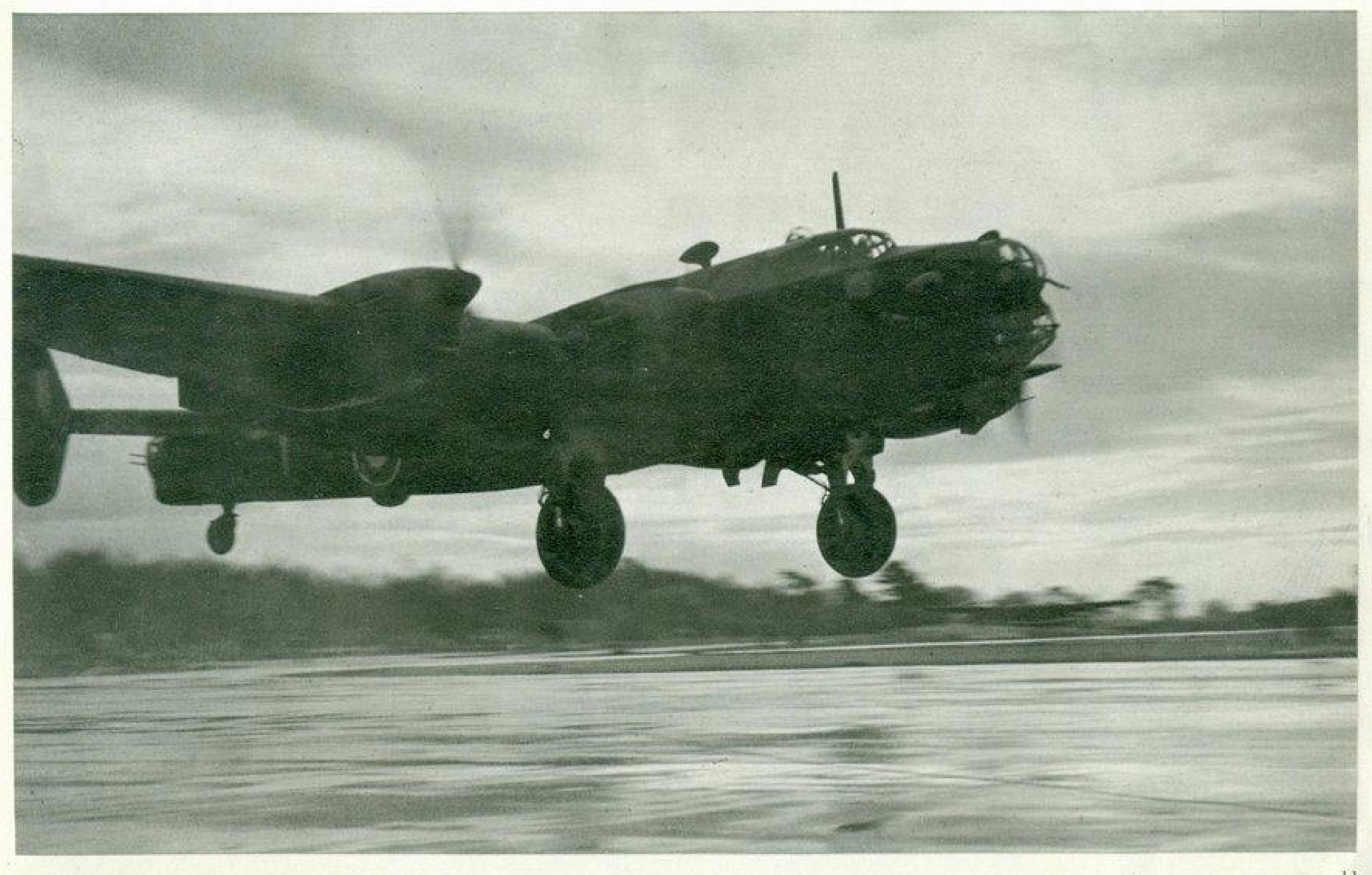
En el verano de 1941 pareció que el mando de bombarderos, que disponía de una nueva división (la 1ª) con nuevos bombarderos pesados, bombas de mayor eficacia y un sistema de objetivos más real (y sobre todo con la *Luftwaffe* ocupada en otros lugares), estaba al fin en condiciones de desencadenar con éxito una ofensiva estratégica. Sin embargo, la constante imprecisión de los bombardeos nocturnos británicos iba confirmándose gradualmente, a medida que se perfeccionaba el sistema de fotografías nocturnas; y el escepticismo que esto produjo llegó a tal punto que lord Cherwell, consejero científico del Primer Ministro británico, encargó a Mr. Butt, miembro de la Secretaría del Gabinete de Guerra, que examinara unas 600 fotografías tomadas entre junio y julio de 1941.

De este examen surgió el «informe Butt», del 18 de agosto, que reveló que las cosas iban mucho peor aún que lo que se imaginaba. Sólo una cuarta parte de los pilotos que afirmaban haber alcanzado sus objetivos, lo habían hecho realmente; y en las numerosas incursiones sobre el Ruhr, donde se hallaban situados los objetivos principales del plan de bombardeo de los transportes, únicamente un aparato sobre diez lanzó sus bombas en una radio de acción de ocho km del objetivo fijado. Quedaba con esto demostrado que no se trataba de un problema de precisión en el lanzamiento de las bombas, sino de un problema de navegación. Era evidente que la mayor parte de las tripulaciones ni siquiera lograba alcanzar la zona de los objetivos.

El valor del cambio de bombardeo diurno a bombardeo nocturno, y los inevitables y largos vuelos sobre el mar y tierra firme, pudo al fin estimarse plenamente. La única misión que el mando de bombarderos podía esperar llevar a cabo de noche y con éxito era el bombardeo por zonas de las ciudades; pero tampoco estaba en condiciones de realizarlo en aquellos momentos. A la larga, resultó ser mucho más grave para el mando el hecho de no poder evitar, ni siquiera de noche, los ataques de los cazas alemanes. Las defensas enemigas, rudimentarias al principio, se hallaban ahora muy bien organizadas y actuaban con gran eficacia. Para alcanzar los objetivos del Ruhr, los aparatos británicos tenían que sobrevolar 160 km a través del mar, y luego atravesar otros 190 de territorio ocupado antes de situarse en el espacio aéreo de Alemania. El general Joseph Kammhuber supo aprovechar muy bien estas ventajas defensivas cuando asumió el mando de la división alemana de cazas nocturnos, constituida en julio de 1940.

Partiendo desde las tres zonas aéreas costeras, en Holanda del norte, central y del sur, Kammhuber formó en seguida una segunda línea defensiva que protegiera el Ruhr; a principios del año 1941 constituyó otra línea ininterrumpida de

Un bombardero *Halifax* despega para iniciar una operación contra el territorio alemán. Los bombardeos de precisión, efectuados en 1942 sobre Alemania, utilizaron una táctica especial, que consistía en el empleo de aviones dotados de radar *Gee* como aparatos guía. Los objetivos eran señalados por medio de bengalas y de bombas incendiarias, lo que permitía a los otros bombarderos localizarlos y alcanzarlos con precisión. (Imperial War Museum)



"El Ruhr
no será
alcanzado
por ninguna
bomba. Si
un solo avión
enemigo
alcanza
el Ruhr dejaré
de llamarme
Hermann Goering"



En 1939, Goering había afirmado que ningún avión enemigo lograría volar impunemente sobre el cielo de Alemania. Pero en esta foto, Goebbels observa desconcertado las ruinas de la catedral de Colonia, valorando los daños causados por el bombardeo británico efectuado la noche del 30 al 31 de mayo de 1942. A este respecto escribió en su diario: "Los efectos causados por la guerra aérea son ciertamente terribles si se considera cada caso en particular. Pero hay que aceptarlos". La primera incursión efectuada por los "mil bombarderos" británicos había alcanzado una superficie de casi 250 hectáreas, lo que representaba una zona de destrucción casi igual al total de todas las bombardeadas y destruidas en los anteriores bombardeos efectuados sobre Alemania. No obstante, pese a los graves daños causados en fábricas, edificios industriales, ferrocarriles y otros servicios públicos, no todos los objetivos importantes habían sido destruidos en la ciudad, y, por otra parte, la incursión no podría volver a repetirse antes de un ulterior potenciamiento de la RAF. Sin embargo, como se recalcó en la propaganda británica, esta incursión significó el anuncio de las destrucciones que Alemania sufriría en el futuro. Arriba a la derecha: un cartel de propaganda de la RAF, en el que se anuncia el comienzo de una nueva fase de la guerra aérea, citando las palabras de Churchill: "Esta muestra de la creciente potencia de las fuerzas de bombardeo británicas es también el anuncio de lo que, de ahora en adelante, deberá esperar toda ciudad alemana". Abajo, a la derecha: estas dos fotografías dan una clara idea de los daños causados en la línea ferroviaria de Colonia-Nippes. Los incendios desencadenados después de la incursión aérea británica requirieron más de una semana de trabajos para poder ser totalmente sofocados, y sólo entonces la RAF pudo tomar fotografías claras de la zona bombardeada. Las fotografías revelaron que si bien los daños causados habían paralizado la vida de la ciudad, durante un período que duró de tres a seis meses, en realidad, Colonia no había sido totalmente arrasada.

DIE SCHWERSTEN ANGRIFFE DER LUFTWAFFE VON DER R.A.F. WEIT ÜBERBOTEN

Mehr als 1000 Bomber auf einmal eingesetzt

IN der Nacht vom 30. Mai griff die Royal Air Force Köln mit weit über 1000 Flugzeugen an. Der Angriff wurde auf anderthalb Stunden zusammengedrängt. Der deutsche Sicherheits- und Abwehrdienst war der Wucht des Angriffs nicht gewachsen.

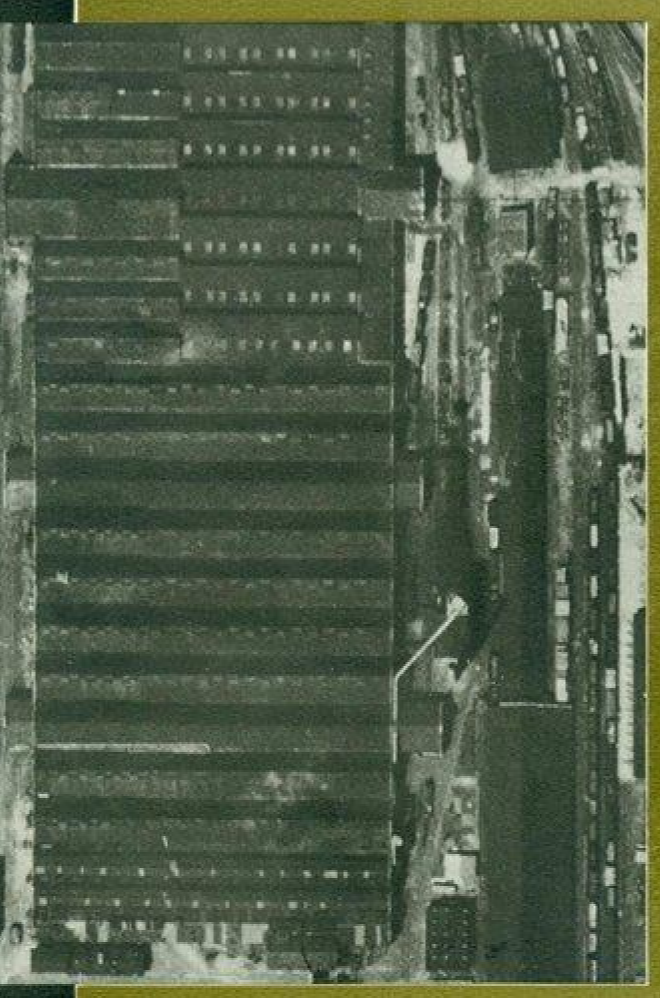
Premierminister Churchill sagte in seiner Botschaft an den Oberbefehlshaber des britischen Bomberkommandos am 31. Mai:

„Dieser Beweis der wachsenden Stärke der britischen Luftmacht ist auch das Sturmzeichen für die Dinge, die von nun an eine deutsche Stadt nach der andern zu erwarten hat."

Zwei Nächte darauf griff die Royal Air Force das Ruhrgebiet mit über 1000 Maschinen an.

Die Offensive der Royal Air Force in ihrer neuen Form hat begonnen

(History of the Second World War)





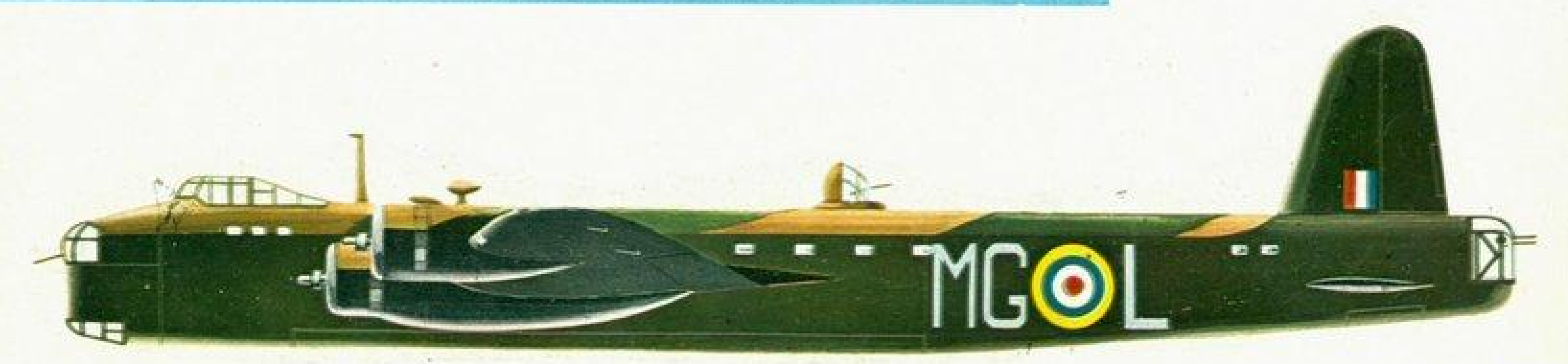
(Imperial War Museum)

SE INICIA LA OFENSIVA AÉREA ALIADA

Tras la caída de Francia, el bombardeo aéreo era la única arma con la que contaba Inglaterra para luchar contra Alemania; pero los aparatos de que disponía Gran Bretaña al comienzo de la guerra tenían una capacidad de carga muy limitada para poder llevar a cabo una ofensiva aérea que fuera verdaderamente eficaz. Los *Wellington,* aviones de una gran solidez, constituyeron el núcleo de las fuerzas de bombardeo británicas hasta que, en el verano de 1941, éstas empezaron a contar con unos aparatos mucho más potentes. Los primeros –*Stirling, Manchester, Halifax*– presentaron en los vuelos iniciales algunos fallos, pero, a pesar de todo, proporcionaron a la RAF una nueva potencia y permitieron a sus tripulaciones adquirir la experiencia necesaria para la gran ofensiva aérea que se proyectaba lanzar contra el suelo alemán.

Short Stirling Mk1

Fue el primer bombardero cuatrimotor de la RAF. Inició sus actividades en febrero de 1941, en un ataque contra los depósitos de carburante de Rotterdam. **Velocidad máxima:** 420 km/h. **Autonomía:** 3100 km. **Tripulación:** 7-8 hombres. **Armamento:** 8 ametralladoras de 7,7 mm y 6350 kg de bombas.



(John Batchelor)

zonas vigiladas por radar y que cruzaba todas las vías de acceso a aquella región. Más tarde, dicha línea se amplió y profundizó, de modo que los bombardeos británicos ya no podían rodear las defensas alemanas: cuando los aparatos cruzaban las zonas vigiladas por el radar, los cazas nocturnos eran guiados, uno tras otro, al ataque. Y hay que tener en cuenta que los aviones ingleses debían superar estas defensas dos veces: una a la ida y otra a la vuelta.

Todos estos sistemas de defensa, aunque inadecuados para hacer frente a la amenaza cada día mayor de una ofensiva de bombardeos en fuerza, infligieron en el transcurso del verano de 1941 pérdidas muy considerables a la RAF, que culminaron el 7 de noviembre con la destrucción de 37 bombarderos, casi el 10 % de las fuerzas que actuaron aquella noche. Ante esta situación, el día 13 de noviembre, el comandante en jefe recibió la orden de ahorrar el máximo de sus fuerzas y reforzarlas con vistas a una contraofensiva que debería llevarse a cabo la primavera de 1942. Por entonces ya podría disponerse del nuevo radar de navegación *Gee,* se completaría la transformación de varias unidades de bombarderos medios en bombarderos pesados, los *Lancaster* entrarían en acción y, por último, se estaría ya en condiciones de atacar eficazmente los objetivos germanos sin sufrir pérdidas prohibitivas.

Las debilidades del mando de bombarderos

Mientras tanto, otros factores seguían amenazando la existencia del propio mando de bombarderos. Durante todo el año 1941 siguió siendo despojado de numerosos aparatos a favor de otros mandos y de otros teatros de operaciones; cuatro escuadrones fueron «prestados» al mando costero y la aviación de Oriente Medio también fue reforzada con aviones del mando. De este modo, el esfuerzo realizado durante todo el año quedó casi anulado por completo.

El 22 de febrero de 1942, el teniente general de Aviación A. T. Harris asumió el cargo de comandante en jefe. El nuevo comandante tenía una experiencia de veinte años en el campo de los bombardeos nocturnos y había mandado la 4.ª División de bombarderos en tiempos de paz y la 5.ª durante los doce primeros meses de guerra. Pronto comprendió que las probabilidades que tenía el mando de seguir siendo considerado como arma estratégica dependían de una rápida demostración de su eficacia. De lo contrario, acabaría por ser destinado a otras misiones y a otros teatros de operaciones.

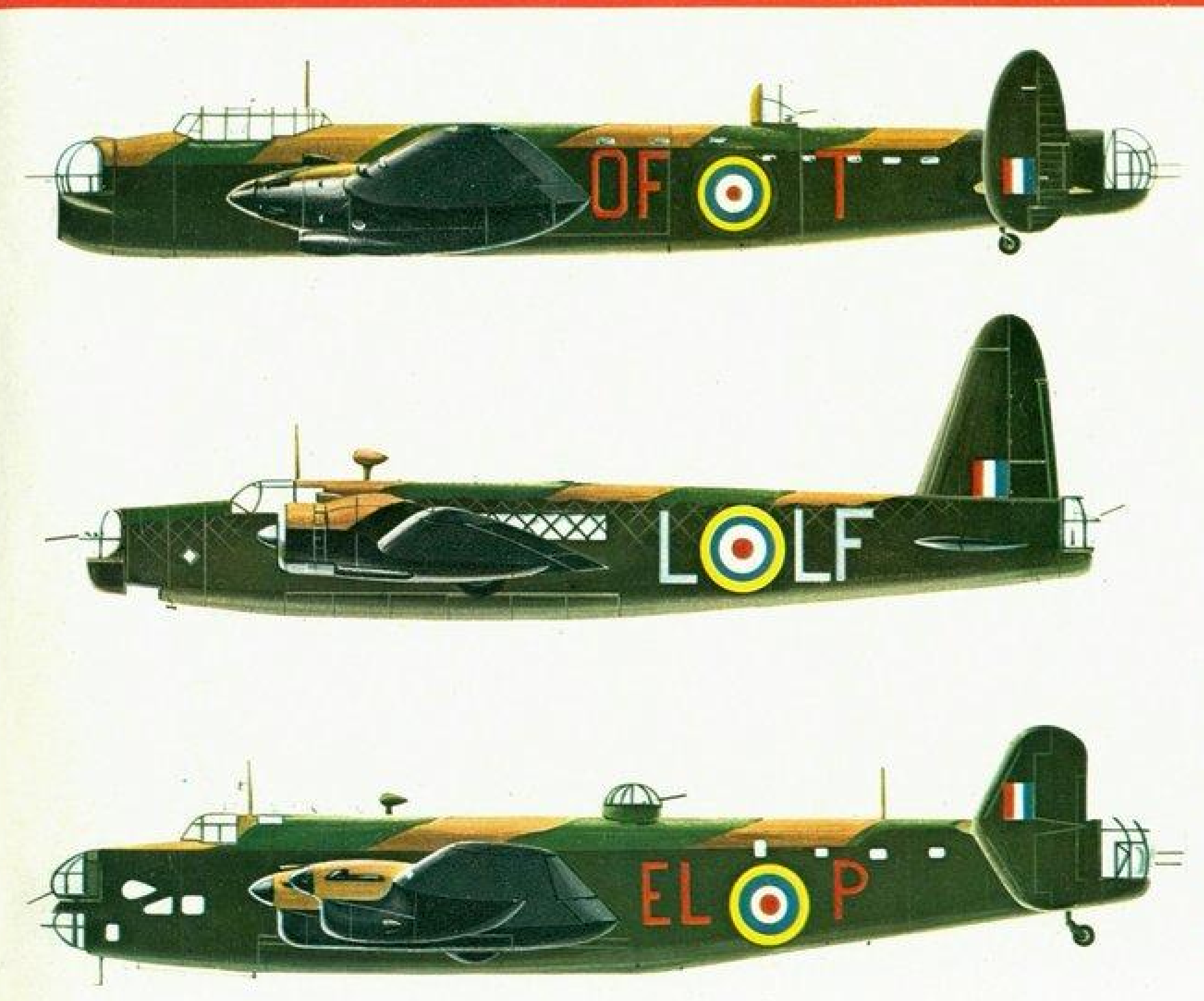
Por su fuerza numérica, cuando el mando pasó al general Harris se hallaba en inferioridad respecto a dos años antes, si bien su potencia ofensiva era superior por haber aumentado la capacidad de carga de bombas. No obstante, los *Manchester* habían resultado un fracaso; los *Lancaster* apenas empezaban a ser utilizados, y en cuanto a los resultados obtenidos por los *Stirling* eran más bien decepcionantes. Por tanto, en los primeros meses de 1942, parecía imposible conseguir un éxito que mejorara la nueva situación existente.

Dos factores sin embargo ayudaron a Harris en el logro de su propósito: el primero era una nueva directiva acerca de los bombardeos que le permitía emprender la ofensiva con el único y específico fin de minar la moral de la población civil, en especial la de los trabajadores industriales. El segundo era el hecho de haber sido retirados de Brest los cruceros de batalla alemanes, lo que relevó al mando de una misión en la que, durante los últimos dos meses, había tenido que emplear la mayor parte de sus fuerzas.

Un tercer factor, que a la larga resultaría ser mucho más importante, era la introducción (ocurrida seis meses antes de que Harris asumiese el mando) del análisis científico de los problemas relacionados con el bombardeo nocturno. En agosto de 1941, a consecuencia del «informe Butt», sir Richard Peirse solicitó que se constituyera la *High Wycombe,* una sección de investigación operativa semejante a las que ya existían en Stanmore y en Northwood para el mando de cazas y para el costero. La nueva sección se creó en septiembre de 1941, bajo la dirección del científico B.G. Dickins, y su fin principal era hacer llegar sobre los objetivos al mayor número de bombarderos con un mínimo de pérdidas. La ayuda proporcionada por el nuevo radar *Gee,* con el que estaban dotados unos 100 ó 150 bombarderos cuando Harris tomó el mando, era esencial para llevar a cabo dicho plan. Estos bombarderos se utilizarían como fuerza incendiaria, para identificar y señalar los objetivos; pero mientras todos los aparatos no contaran con el nuevo radar, sería imposible alcanzar una concentración absoluta.

La campaña del *Gee* se inició el 8 de marzo, con una serie de incursiones sobre Essen y adoptándose una técnica especial que incluía el empleo de aviones guía, los cuales lanzaron bengalas de iluminación, seguidos por otros aviones que señalaban los objetivos mediante el lanzamiento de bombas incendiarias. Su propósito era provocar una cadena de incendios en el centro mismo del objetivo, y permitir de esta forma que los bombarderos lo identificaran y lanzasen sus bombas explosivas.

Desde luego, esta técnica tenía sus limitaciones, que se pusieron de manifiesto algunas semanas después, en el transcurso de ocho ataques sobre Essen; en cada uno de ellos se emplearon de 100 a 200 bombarderos y sólo una bomba entre veinte cayó dentro de una radio de acción de 8 km en torno a la ciudad. Era evidente que los ataques no se efectuaban con la intensidad requerida para



Avro Manchester 1A

Este predecesor del *Lancaster* tuvo una vida operativa más bien corta y desafortunada, porque sus dos motores *Rolls-Royce Vulture* eran imperfectos y no tenían la suficiente potencia. **Velocidad máxima:** 425 km/h. **Autonomía:** 1930 km. **Tripulación:** 7 hombres. **Armamento:** 8 ametralladoras de 7,7 mm y 4700 kg de bombas.

Vickers Wellington Mk III

Su característica estructura geodésica (enrejada) permitía a este aparato resistir el desgaste y los más duros ataques. **Velocidad máxima:** 410 km/h. **Autonomía:** 2130 km. **Tripulación:** 6 hombres. **Armamento:** 6 ametralladoras de 7,7 mm y 2700 kg de bombas.

Handley Page Halifax Mk II

El *Halifax*, sucesor de los bimotores tipo *Hampden* y *Hereford*, era el segundo de los nuevos bombarderos pesados de la RAF. Empezó a operar en marzo de 1941, en una acción contra el puerto de El Havre. **Velocidad máxima:** 455 km/h. **Autonomía:** 1650 km. **Tripulación:** 7 hombres. **Armamento:** 9 ametralladoras de 7,7 mm y 6000 kg. de bombas.

mantener empeñada plenamente a la defensa enemiga, y el radar *Gee*, por sí solo, no podía resolver el problema de la identificación de los objetivos.

El mejor modo de conseguir un éxito rápido parecía ser el de las incursiones realizadas a la luz de la luna, con bombas incendiarias y contra objetivos importantes, pero no vitales, sobre los que podría obtenerse la suficiente concentración y en los que las defensas quizá no fueran lo bastante fuertes para saturar el espacio aéreo. El objetivo elegido para este primer experimento fue la ciudad de Lübeck, cuyo centro se hallaba sobre una isla situada en medio de un río y, por lo tanto, fácilmente identificable. La incursión se llevó a cabo la noche del 28 de marzo de 1942, y en ella participaron 234 bombarderos, con una carga de 300 toneladas de alto explosivo (incluidas 17 bombas de 1800 kg) y millares de bombas incendiarias. El bombardeo fue un éxito para los ingleses, y demostró que con luna llena y en buenas condiciones de visibilidad, cualquier incursión aérea efectuada por una fuerza de capacidad media podía batir el objetivo sin experimentar demasiadas pérdidas.

Ningún éxito decisivo todavía

El experimento se repitió un mes más tarde, con cuatro incursiones nocturnas sobre Rostock. En estas ocasiones el bombardeo por zonas se acompañó de una serie de ataques de precisión sobre la fábrica Heinkel, en la periferia de la ciudad. Desde entonces este método iba a convertirse en habitual, a fin de aprovechar, a un tiempo, las ventajas derivadas de los dos distintos tipos de bombardeos. Pero, aunque estas incursiones infundieron ánimo a los ingleses y produjeron consternación en los alemanes, ninguno de los citados objetivos era un centro industrial importante, ni tampoco estaba demasiado bien defendido por los alemanes. Dos nuevas incursiones sobre Essen, efectuadas más o menos a idéntica escala que la de Lübek, apenas lograron alcanzar una concentración parecida a la primera; igualmente decepcionantes resultaron las efectuadas sobre Hamburgo y Dortmund.

El mando de bombarderos no había podido demostrar todavía su capacidad para infligir verdaderos daños a objetivos importantes y bien defendidos, y, por otra parte, hasta aquel momento resultaba evidente que una fuerza de 250 bombarderos no era suficiente para superar la resistencia ni tampoco para causar grandes destrucciones. En definitiva, el mando de bombarderos aún no tenía en su haber ni un solo éxito positivo; ni –lo que era peor– parecía disponer de los medios necesarios para conseguir alguno, por lo menos en un próximo futuro.

Y, sin embargo, la necesidad de conseguirlo era apremiante. Las derrotas sufridas en Extremo Oriente y los descalabros en Oriente Medio pronto darían a entender que seguir acumulando aviones en el Reino Unido resultaba totalmente absurdo. En el frente oriental los alemanes estaban a punto de iniciar la ofensiva de primavera, cuyo objetivo era ocupar el Cáucaso y apoderarse de las principales fuentes soviéticas de petróleo al mismo tiempo que abrir el camino a un enlace en el *Afrikakorps* de Rommel.

En esa atmósfera de tensión el general Harris y su jefe de Estado Mayor, general de división Saundby, dándose cuenta de que si sus bombarderos eran asignados a otros teatros de operaciones no les serían devueltos jamás, ni tampoco reemplazados, concibieron la idea de una incursión masiva sobre una de las principales ciudades alemanas, empresa en la que lanzarían la totalidad de sus fuerzas y reservas, jugándose el todo por el todo. El objetivo de esta acción debía ser el de infligir un durísimo golpe, político y militar, cuyo efecto consiguiera salvar el principio de una ofensiva aérea estratégica contra Alemania, sin la cual consideraban que sería imposible ganar la guerra. Esta incursión fue conocida más tarde con el nombre de «Plan de los Mil».

El primero que concibió la idea de lanzar sobre Alemania mil bombarderos en una sola noche fue Harris; a principios de mayo de 1942 habló de ella con Saundby, no imaginando entonces que fuera posible realizarla. Saundby tardó varios días en hacer los cálculos pertinentes, al cabo de los cuales informó a Harris de que, si contaban con el necesario apoyo, la operación podía intentarse.

En mayo de 1942, en el mando se disponía de 37 escuadrones de bombarderos medios y pesados, divididos de la siguiente forma: 16 escuadrones de *Wellington*, 6 de *Lancaster* (dos de ellos dotados todavía de *Manchester*), 5 de *Stirling*, 2 de *Manchester* y 2 de *Hampden*. Descontando el porcentaje medio de aviones no operativos, la fuerza ascendía a casi 400 aparatos. Otros cuatro escuadrones de *Whitley* habían sido transferidos temporalmente al mando costero y, si conseguían recuperarlos, el total sumaría 450 aparatos. Además, si fuera posible que durante 48 horas se suspendieran todas las operaciones, para que los técnicos tuvieran tiempo de reparar los aparatos averiados, se podría llegar a los 500 aviones.

Los escuadrones de los nuevos bombarderos pesados disponían de escuadrillas complementarias que, si se incluían en la cuenta total, darían una cifra cercana a los 550. Se confiaba también en poder disponer de todos los aviones del mando costero –los *Hampden*, los *Beaufort* y los Hudson– y de los de las unidades de adiestramiento, utilizando a los instructores como tripulantes: el «Plan de los Mil» podía ser, en efecto, una realidad.

Pero ¿sería posible la concentración de tantos aviones sobre un solo objetivo? Era evidente

que habría que tener en cuenta ciertas condiciones esenciales: ante todo, el tiempo necesario para reunir a toda la fuerza, lo que suponía una interrupción de varios días en las operaciones; después, que el objetivo fuera fácilmente localizable; contar asimismo con unas condiciones atmosféricas adecuadas, y, sobre todo, estar en período de luna llena. El dispositivo *Gee* simplificaría ciertamente todos los problemas de concentración; pero ningún avión de adiestramiento lo tenía, por lo que sería necesario adoptar una técnica semejante a la empleada en Lübeck y en Rostock, enviando delante los aparatos con *Gee* para localizar la zona en que debía converger el ataque. Si era o no materialmente posible concentrar mil aviones sobre un mismo objetivo en el breve intervalo de una hora –ya que este tiempo era el previsto en el plan– era un problema que sólo los expertos en estadística podían resolver. Y a ellos se dirigió Harris.

La convergencia de los ataques y la saturación de la defensa, que eran los fines primordiales de la concentración, serían inútiles si de ella se derivaba un aumento de las pérdidas por colisión de los aparatos en vuelo. Pero los estudios realizados sobre las anteriores incursiones aéreas, permitieron a los expertos determinar un cuadro muy preciso de la densidad de aviones que sería posible concentrar cada minuto sobre un determinado objetivo, calculando además los riesgos de colisión. El cálculo definitivo, basado en tres condiciones principales (que el tiempo de la incursión se ampliase a 90 minutos, que se eligieran tres puntos distintos de referencia y que las cotas de vuelo fueran distintas), reveló que, probablemente, podría producirse una colisión cada hora.

Convencido totalmente de que su idea de la incursión era factible, Harris habló con Portal, quien le pidió un plan detallado de la misma. A fin de prevenir la oposición política, Harris se entrevistó con Churchill, quien se mostró entusiasmado. Lo único que quedaba por resolver era la elección de objetivo. Churchill era partidario de Essen, y Harris prefería Hamburgo. Sin embargo, la sección de investigación operativa aconsejó que las fuerzas deberían permanecer dentro del radio del *Gee* y que por lo tanto convenía atacar Colonia.

El 18 de mayo Harris entregó a Portal el plan detallado de las operaciones que éste le había pedido, y dos días más tarde llegó la aprobación definitiva.

Colonia «conejillo de indias»

Ese mismo día Harris se dirigió por escrito al mando de cazas y a los mandos de cooperación con el Ejército, a los cinco escuadrones de bombarderos y a los dos de adiestramiento, proporcionándoles todos los detalles del plan y solicitando de ellos la máxima colaboración posible. Harris esperaba obtener del mando costero un total de 250 aparatos.

La orden para efectuar la operación se dio el 26 de mayo. La incursión se llevaría a cabo la noche del 27 al 28, o bien, en las noches siguientes, hasta la del 31 de mayo al 1 de junio; es decir, antes de que terminara el período de luna llena. Así, pues, quedaba un margen de cinco días en caso de mal tiempo.

Sir Philip Joubert, comandante en jefe del mando costero, había prometido enviar los 250 aparatos; pero su decisión fue luego anulada por el almirantazgo, que, al darse cuenta de las consecuencias que tal incursión podría acarrear, prohibió terminantemente al mando costero que tomara parte en ella. Esto fue un duro golpe para Harris, quien vio así reducidos a 800 los 1000 aparatos con que había creído contar desde un principio. No obstante, la negativa del mando costero no sorprendió del todo ni a Harris ni a Saundby, quienes inmediatamente se pusieron a trabajar para llenar aquel hueco. Lograron reunir otros aparatos y, cediendo a una decisión que hasta entonces se habían negado a tomar (la de utilizar tripulaciones integradas por alumnos junto con tripulantes ya experimentados), consiguieron llegar a la cifra de 940 aviones disponibles. Así, a los riesgos ya existentes, vinieron a sumarse los derivados de la utilización de los más diversos tipos de aparatos y del empleo de tripulaciones todavía en período de adiestramiento.

Ya en este punto surgió un último obstáculo: el tiempo. La mañana del 27 de mayo Harris se dirigió a la sala subterránea del mando operativo de High Wycombe, donde todos los días se celebraba una reunión preparatoria. Allí le aguardaban Saundby y sus oficiales de Estado Mayor, junto con Magnus T. Spence, quien, en calidad de consultor meteorológico de Harris, se había convertido en su más íntimo colaborador.

Densas formaciones de nubes tormentosas cubrían gran parte de Alemania, y Harris se vio obligado a retrasar la operación veinticuatro horas. Lo mismo ocurrió el jueves 28 y el viernes 29. Dos noches más y la luna entraría en su fase menguante. Afortunadamente, en los últimos días de la semana el número de aparatos disponibles aumentó mucho, y la mañana del sábado, 30 de mayo, se había alcanzado e incluso superado el millar. El «Plan de los Mil» era ya una realidad, al menos sobre el papel.

Aquella mañana Spence anunció que empezaban a manifestarse los primeros síntomas de una mejoría en las condiciones atmosféricas. Y aunque los fenómenos borrascosos persistían, existía un 50 % de probabilidades, según Spencer, de que en la zona de Colonia se disiparan hacia mediamoche.

Para Harris ésta era la última ocasión favorable. Si se esperaba un mes más, las decisiones políticas y estratégicas que amenazaban con desmembrar las fuerzas aéreas de bombardeo, probablemente se pondrían en práctica. Así, pues, tomó la decisión de enviar sus fuerzas sobre Colonia aquella misma noche.

Spence había previsto que, hacia las 5 de la tarde, las condiciones atmosféricas serían favorables en las pistas de despegue. Quizá a 4500 metros de altura en la ruta hacia Colonia, habría formaciones de nubes y tal vez alguna tormenta; pero el tiempo sería mucho mejor en el vuelo de regreso.

Un pequeño error de cálculo, en cuanto a la hora o a la rapidez de disipación de las nubes sobre Colonia, o bien en la determinación de un empeoramiento del tiempo en las pistas de despegue, podía hacer fracasar la incursión. Pero Harris no alteró su directiva.

A las 18 horas del día 30 de mayo empezaron a impartirse órdenes a todas las tripulaciones de las 53 bases aéreas situadas en Inglaterra oriental y en los Midlands. La tensión provocada por el hecho manifiesto de que se estaba preparando algo excepcional, se tradujo en un entusiasmo delirante cuando se conoció el verdadero objetivo de la misión.

La ruta de los bombarderos se fijó desde la propia base hasta la costa holandesa, a través de la East Anglia. Los aviones de las bases situadas en esta última zona se encontraban a menos de 500 km del objetivo. Otros, con base en el Yorkshire y en los Midlands, distaban más de 640 km. La costa holandesa sería sobrevolada al sur de Rotterdam, y la ruta para cruzar Holanda y penetrar en Alemania pasaría, en cuanto a puntos de referencia, por Eindhoven y München Gladbach. Se recomendó a los pilotos que localizaran el Rhin al norte del objetivo, y que luego siguieran su curso hasta llegar a Colonia. Una vez efectuado el bombardeo, debían dirigirse al Sur-Sudoeste durante veinte minutos, hasta Euskirchen, y regresar siguiendo una ruta paralela a la del vuelo de ida.

En los escuadrones que irían al frente de la 1ª y 3ª divisiones, con aparatos *Stirling* y *Wellington* provistos de radar *Gee*, figurarían también aviones con bombas incendiarias. Estos constituían los «aviones guía», y centrarían su acción sobre el Neumarkt, en el centro de la ciudad vieja; el éxito de la incursión dependía de la precisión de su tiro. Iniciando el ataque a las 0,55 horas, dispondrían de 15 minutos para atacar el objetivo. Los aviones que luego fueran llegando descargarían sus bombas a 1,5 km hacia el Norte y otro tanto hacia el Sur, ampliando así la zona de destrucción. Una hora después de la fase inicial de demarcación del objetivo, éste sería bombardeado por el grueso de las fuerzas aéreas, o sea, por los escuadrones de *Stirling*, *Manchester*, *Wellington* y *Hampdem* y por los aviones de los ecuadrones de adiestramiento; los *Lancaster* y los *Halifax* atacarían durante los 15 últimos minutos.

Los primeros en despegar, a las 22,30 de aquella noche, fueron los «aviones guía», los *Stirling* del 15° Escuadrón; pero durante el recorrido sobre el mar del Norte fueron sobrepasados por los *Blenheim*, los *Boston*, los *Havoc* y los *Hurricane*, de gran autonomía, que se dirigían a atacar las bases de cazas nocturnos alemanes, situadas a lo largo de la ruta de los bombarderos.

Colonia: triunfo y tragedia

Sobre el mar del Norte y sobre Holanda central, los pilotos de los aviones que llevaban las bombas incendiarias volaron por encima de un estrato de nubes borrascosas. Sólo al llegar cerca de la frontera alemana, casi a unos 100 km de Colonia, desapareció de pronto la espesa capa de nubes, descubriendo el terreno perfectamente iluminado por la luz de la luna.

Los primeros aviones que irrumpieron a través de la línea Kammhuber se aproximaron a la ciudad por el Oeste, a 4500 m de altitud; en esta primera fase no había riesgos de colisión y, contraviniendo las órdenes recibidas, los pilotos eligieron su punto de referencia al sur de la ciudad, girando luego hacia el Norte, teniendo el Rhin a su derecha. Ante ellos se encontraban los dos puentes principales, primero el Hindenbergbrücke y luego el Hohenzollernbrücke. A 1,5 km del primero, en dirección Oeste, se hallaba su objetivo, el centro de la ciudad vieja.

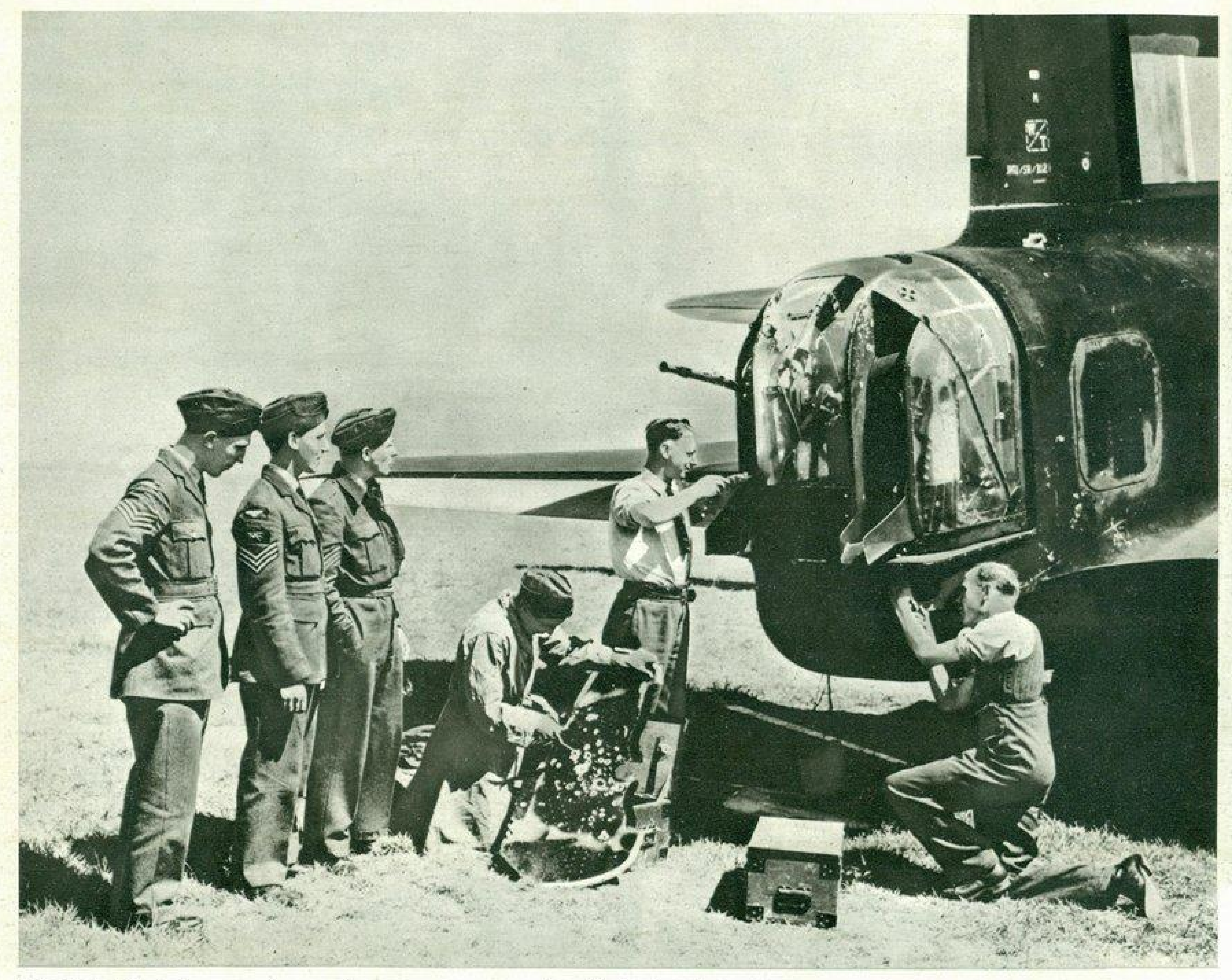
La defensa se mantenía por el momento incierta, y así los primeros aviones lanzaron sus bombas sin ser apenas molestados. Las bombas incendiarias cayeron directamente sobre su objetivo.

En tierra las sirenas de la ciudad habían dado la alarma media hora antes. La población estaba ya acostumbrada a las alarmas: aquella incursión hacía la número 150 desde el principio de la guerra. En las calles se formaron de momento pequeños grupos que trataban de averiguar si se trataba o no de una falsa alarma. Luego, todavía lejano, empezó a oírse el zumbido de los motores de los aparatos, que fue haciéndose cada vez más fuerte a medida que se acercaban. De pronto, centenares de reflectores surcaron el cielo y centenares de cañones empezaron a disparar. Mientras los habitantes de Colonia corrían a guarecerse en los refugios antiaéreos, la defensa civil y las fuerzas contraincendios se afanaban en los preparativos. Transcurridos quince minutos, todo el centro de la ciudad vieja estaba envuelto en llamas y una inmensa columna de humo se elevaba hacia el cielo.

El grueso de los bombarderos se dirigía ahora hacia el objetivo. Algunos aviones, no pudiendo alcanzar mayor altura, lanzaron sus bombas a menos de 3000 m; otros, en cambio, pasaron a más de 5000. Cada tripulación, incluso las que volaban a una misma altura, tenía que afrontar situaciones distintas al encontrarse sobre el objetivo a un mismo tiempo: algunos aparatos eran perseguidos por los potentes luces de los reflectores y por la artillería antiaérea, otros creyeron que las defensas habían sido neutralizadas. En realidad, lo que

Bombarderos *Stirling* en formación de vuelo. Los primeros aviones que despegaron en dirección a Colonia fueron los *Stirling* del 15° Escuadrón, dotados de radar *Gee* y cuya misión era la de «aviones guía». (Imperial War Museum)





A la vista de la tripulación, se procede a reparar la torreta de cola de un *Stirling*, dañado en el curso de la incursión sobre Colonia. (Central Press)

ocurría era que las defensas de tierra estaban desconcertadas y en un estado de tensión excesiva; muchas baterías disparaban sin orden ni acierto, simplemente por disparar. Los reflectores encontraban dificultades en encontrar los aviones, pero cuando lo conseguían, la artillería entonces colaboraba eficazmente.

Los cazas alemanes ofrecieron poca resistencia en la zona del objetivo; en cambio, sobre Holanda, Bélgica y la frontera alemana, donde se hallaban en gran número, demostraron una gran actividad. Cada dos o tres minutos se incendiaba un bombardero inglés y caía entre llamas.

Muchos de los pilotos, no sabiendo desprenderse de sus hábitos de independencia, efectuaban su puntería directamente, sobre su dirección de aproximación al objetivo, convergiendo desde todas partes y aumentando así el riesgo de choques. Algunos, tras haber soltado su carga de bombas, se sentían tan subyugados por el espectáculo que ofrecía la ciudad en llamas, que la sobrevolaban para convencerse de que era cierto lo que estaban viendo. Las colisiones fueron casi nulas, gracias a la claridad de la luna. En el transcurso del ataque sólo se registraron dos, que supusieron la pérdida de cuatro bombarderos.

Entre tanto, la población de Colonia vivía inmersa en una pesadilla. Millares de incendios habían ido brotando a medida que llegaban los bombarderos; la ciudad entera temblaba bajo las constantes explosiones. Miles y miles de personas se agolpaban ante los puestos de socorro, y muchas habían sido ya evacuadas de las zonas bombardeadas. Las tuberías del agua habían quedado destrozadas en toda la zona; los hilos del teléfono y las tuberías del gas estaban asimismo cortados. Diecisiete importantes centros ferroviarios acusaban graves daños; estaciones, trenes de mercancías, locomotoras, vagones y raíles estaban totalmente destruidos. Las bombas caían con siniestra imparcialidad sobre fábricas, establecimientos industriales, oficinas, hospitales abarrotados, iglesias, casas particulares y refugios repletos de gente. Pero, pese a la violencia del ataque, la rápida intervención de las unidades de la defensa civil, así como las acciones individuales y colectivas de la población, consiguieron impedir que se propagaran muchos de los incendios.

No obstante, los pilotos de la última oleada de bombarderos pesados localizaron el objetivo por los resplandores del fuego a una distancia de 160 kilómetros.

Las defensas de tierra estaban ya gravemente desorganizadas, pero los cazas todavía se mostraban activos.

Hacia el término de la incursión parecía que un único y pavoroso incendio consumía toda la parte central de la ciudad de Colonia, levantando espirales de humo de una altura de más de 5000 m. De los edificios apenas quedaba el esqueleto, laminado por el fuego, y la estructura de sus vigas incandescentes podía verse desde el aire. La silueta de los aviones que volaban a baja altura se perfilaba claramente sobre el fondo incandescente de las llamas. A las 4 de la mañana, antes de que los últimos bombarderos regresaran a sus bases, despegó un *Mosquito* para tomar fotografías; pero cuando llegó sobre Colonia una espesa capa de humo ocultaba toda la ciudad, imposibilitando cualquier forma de observación. Cuando, al fin, una semana más tarde, se pudieron obtener fotografías satisfactorias, éstas revelaron destrozos muy superiores a los ocasionados hasta entonces en ninguna otra ciudad alemana.

Pese a la extensión de los daños causados en fábricas y en edificios industriales, a los ferrocarriles y a otros muchos servicios públicos (lo que naturalmente paralizó la vida ciudadana durante muchos días), el mayor peso del ataque lo sufrió la población civil: 13.000 edificios fueron destruidos por completo, 600 gravemente dañados y más de 45.000 personas quedaron sin albergue. La experiencia de los anteriores bombardeos, los buenos refugios y la enérgica y eficaz labor desarrollada por las patrullas de la defensa civil, contribuyeron a limitar el número de muertos y de heridos; no obstante, dicho número era alto, mucho mayor que los registrados hasta entonces en cual-

quiera de las otras incursiones aéreas: 469 muertos y más de 4500 heridos.

Y a pesar de todo, Colonia no estaba aún arrasada del todo, y la principal consecuencia que se desprendía del ataque británico era que la destrucción de la industria y de la vida industrial germanas no entraba aún en las posibilidades del mando de bombarderos; para obtener resultados definitivos sería necesaria una expansión masiva de las fuerzas de ataque, junto con el perfeccionamiento de los aparatos para la localización de los objetivos y para la precisión del bombardeo. Es cierto que la vida industrial de Colonia quedó paralizada durante una semana y seriamente obstaculizada por un período de tres a seis meses; con el tiempo sin embargo pudo rehacerse de las consecuencias de aquella incursión que estuvo más allá de las posibilidades normales del mando de bombarderos, pero que se realizó sobre un objetivo cuidadosamente elegido y en condiciones atmosféricas excepcionales. Por lo tanto, con las armas y con los medios de que disponía la RAF en aquel momento, las grandes zonas industriales alemanas parecían de momento prácticamente indestructibles.

De los 1046 bombarderos que despegaron en dirección a Colonia, unos 910 consiguieron arrojar sus bombas sobre la ciudad y 39 se perdieron. La mayor parte de estos últimos fueron luego abatidos por los cazas nocturnos, que lograron mantener su eficacia pese a la potencia del ataque.

El porcentaje de pérdidas osciló alrededor del 4 % de la fuerza empleada; era el máximo que el mando podía soportar en aquel período. En realidad, la incursión de «los mil bombarderos» no llegó a cumplir ninguno de los ambiciosos pronósticos de Harris; pero sí logró dar una convincente demostración de lo que podía obtenerse si las fuerzas puestas a su disposición se doblasen o triplicasen. Pues lo cierto era que en brevísimo tiempo se habían infligido daños muy graves a la potencia industrial de la cuarta ciudad de Alemania, y aunque los jefes germanos estaban seguros de que incursiones de tal envergadura serían raras por el momento, no podían menos de temer los daños materiales y morales que otras podían acarrear. Por otra parte, no veían tampoco el momento de estar de nuevo en situación de poder concentrar sus fuerzas aéreas en Occidente. El golpe asestado a la moral sería superado; pero la incursión constituía, de todos modos, un desagradable recuerdo de los errores de cálculo nazis y de la creciente potencia aliada.

No obstante, juzgar la incursión tan sólo por sus resultados morales y materiales inmediatos significaría ignorar sus objetivos principales, que eran de orden estratégico y político. En efecto, su justificación política no tardó en ponerse de manifiesto: «Esta prueba de la creciente potencia de las fuerzas de bombardeo británicas –escribía Churchill en una comunicación de servicio a Harris, que se publicó después de la incursión– es también el anuncio de los que deberá esperar toda ciudad de Alemania de ahora en adelante». La inequívoca declaración del Gobierno inglés de querer continuar la ofensiva aérea contra Alemania, a pesar de encontrarse seriamente empeñado en otros teatros de operaciones, justificaba para el mando de bombarderos los riesgos afrontados.

Por primera vez, desde el principio de la guerra, Gran Bretaña asumía el papel de atacante y Alemania se limitaba a la defensa. Ahora correspondía valorizar las enseñanzas desprendidas de la incursión y modificar los propios planes.

En esta fotografía, tomada cuatro meses después de la incursión sobre Colonia, se ve una serie de barcazas destinadas al transporte fluvial de los escombros. La importancia de la destrucción causada por los bombardeos es evidente, aunque el sector atacado no parece incluir objetivos industriales. *(Imperial War Museum)*

RALPH BARKER



Nacido en 1917, estudió en el «Hounslow College». Durante algún tiempo colaboró en la revista *Sporting Life*, luego entró en la Banca y, antes de la segunda Guerra Mundial, empezó con bastante éxito la carrera de escritor. Se alistó en la RAF como radiotelegrafista y ametrallador, prestando servicio en Inglaterra, en Oriente Medio y en África Occidental. Licenciado en 1946, se alistó nuevamente en la RAF en 1948, siendo destinado a Alemania en calidad de adjunto de relaciones públicas para el puente aéreo sobre Berlín. En noviembre de 1952 pasó al Ministerio de Aviación con el cargo de historiador oficial de los acontecimientos bélicos. Entre sus libros más importantes figuran *The Ship Busters* y *Down in the Drink*.

OPERACION "CERBERO"

EL PASO A TRAVÉS DEL CANAL DE LA MANCHA

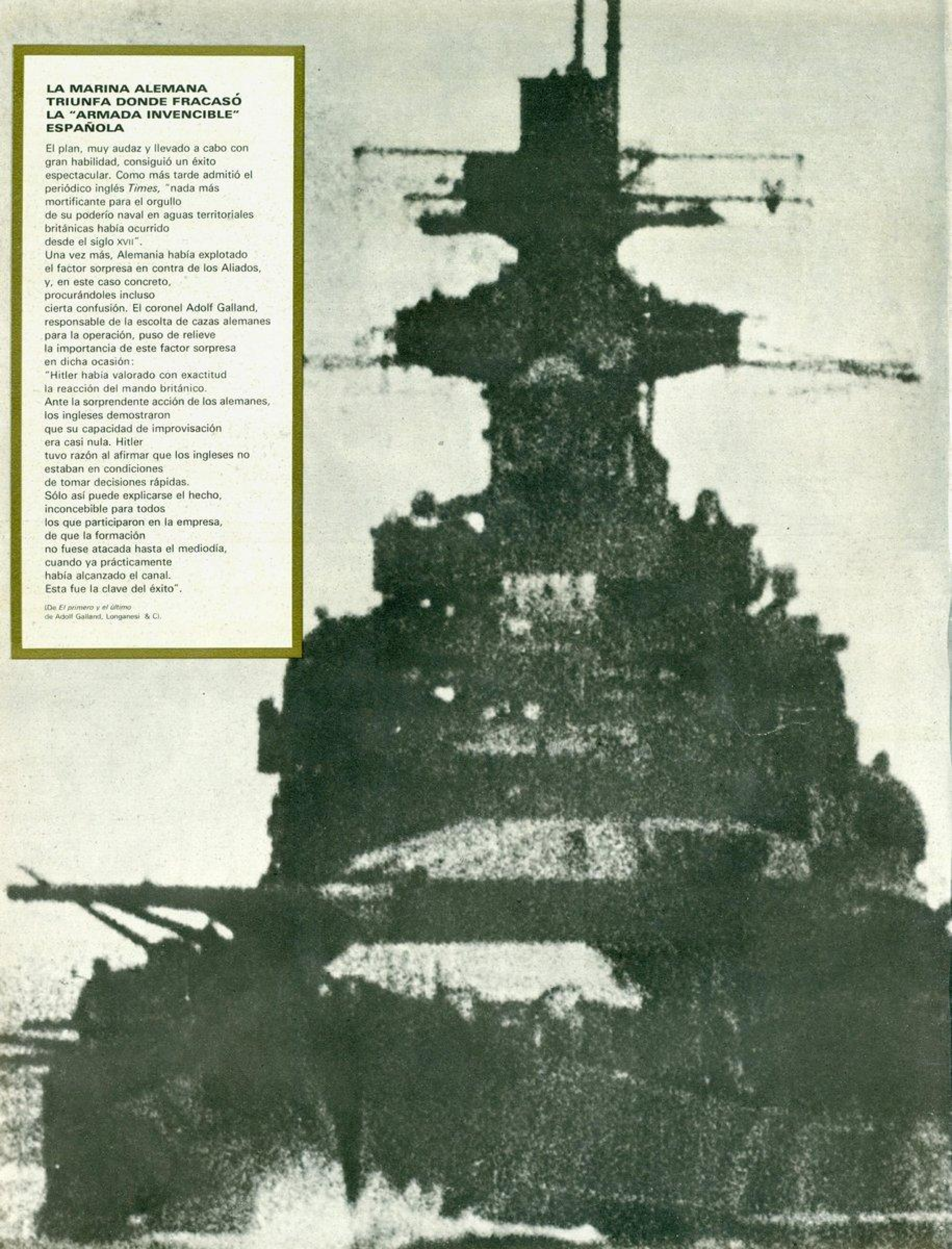
Canal de la Mancha, febrero de 1942

La formación naval alemana, que salió de la rada de Brest la noche del 11-12 de febrero de 1942, se dirige a toda máquina hacia el canal de la Mancha, después de haber atravesado, sin ser descubierta, la zona de vigilancia nocturna.



En febrero de 1942, tres unidades pesadas de la Marina de guerra germana, los cruceros de batalla "Scharnhorst" y "Gneisenau" y el crucero "Prinz Eugen", zarparon del puerto francés de Brest y regresaron a aguas alemanas después de cruzar, de una manera espectacular, el estrecho de Dover en pleno día. Los ataques de la "RAF" y de la Marina británica contra las unidades alemanas fracasaron por completo después de sufrir gravísimas pérdidas. La audaz acción pareció poner en serio peligro el predominio inglés sobre el canal de la Mancha; pero, en realidad, este aparente triunfo que la Marina germana había logrado aligeró la misión de vigilancia de Gran Bretaña y dio un nuevo giro a la decisiva batalla del Atlántico.

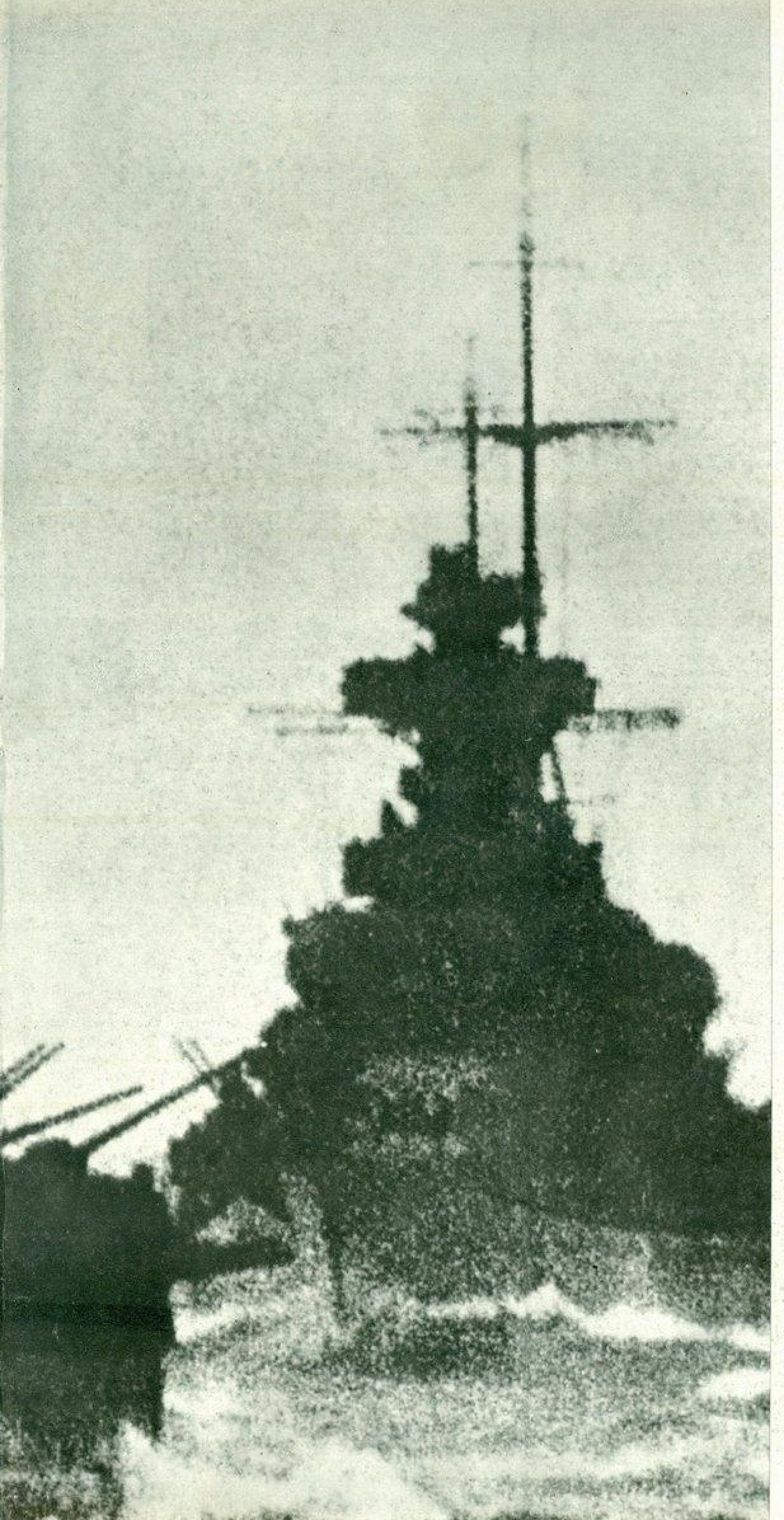
Ralph Barker



LA MARINA ALEMANA TRIUNFA DONDE FRACASÓ LA "ARMADA INVENCIBLE" ESPAÑOLA

El plan, muy audaz y llevado a cabo con gran habilidad, consiguió un éxito espectacular. Como más tarde admitió el periódico inglés *Times*, "nada más mortificante para el orgullo de su poderío naval en aguas territoriales británicas había ocurrido desde el siglo XVII".
Una vez más, Alemania había explotado el factor sorpresa en contra de los Aliados, y, en este caso concreto, procurándoles incluso cierta confusión. El coronel Adolf Galland, responsable de la escolta de cazas alemanes para la operación, puso de relieve la importancia de este factor sorpresa en dicha ocasión:
"Hitler había valorado con exactitud la reacción del mando británico. Ante la sorprendente acción de los alemanes, los ingleses demostraron que su capacidad de improvisación era casi nula. Hitler tuvo razón al afirmar que los ingleses no estaban en condiciones de tomar decisiones rápidas. Sólo así puede explicarse el hecho, inconcebible para todos los que participaron en la empresa, de que la formación no fuese atacada hasta el mediodía, cuando ya prácticamente había alcanzado el canal. Esta fue la clave del éxito".

(De *El primero y el último* de Adolf Galland, Longanesi & C).



El 22 de marzo de 1941, después de efectuar en el Atlántico septentrional una acción combinada en la que hundieron veintidós buques mercantes aliados, con un total de 115.600 toneladas, los cruceros de batalla germanos *Scharnhorst* y *Gneisenau*, se refugiaron en el puerto francés de Brest para proceder a las necesarias reparaciones. Estos buques desplazaban 32.000 toneladas, estaban armados con nueve cañones de 280 mm y desarrollaban una velocidad máxima de 31,5 nudos. Eran dos magníficos navíos, de los mejores que existían por aquel entonces, y ningún buque británico los superaba a la sazón en velocidad y en potencia de fuego. Poco después, otro navío alemán, el *Bismarck*, el mayor buque de guerra del mundo, los superaría a su vez. Y por ello Hitler estaba convencido de que cuando este último estuviera en disposición de unirse a los otros dos, en el Atlántico, podría dominar a Inglaterra.

Pero los cruceros de batalla alemanes no escogieron un asilo lo suficientemente seguro al refugiarse en Brest. Era evidente que más pronto o más tarde tendrían que salir de allí, y entonces hallarían la ruta interceptada por la *Home Fleet*, si intentaban regresar a Alemania a través del canal de Dinamarca, o por la Fuerza H si pretendían dirigirse hacia el Sur. Además, Brest se hallaba dentro del radio de acción de los bombarderos ingleses, por lo que, en cuanto se descubrió la presencia de los buques germanos, fue bombardeado constantemente.

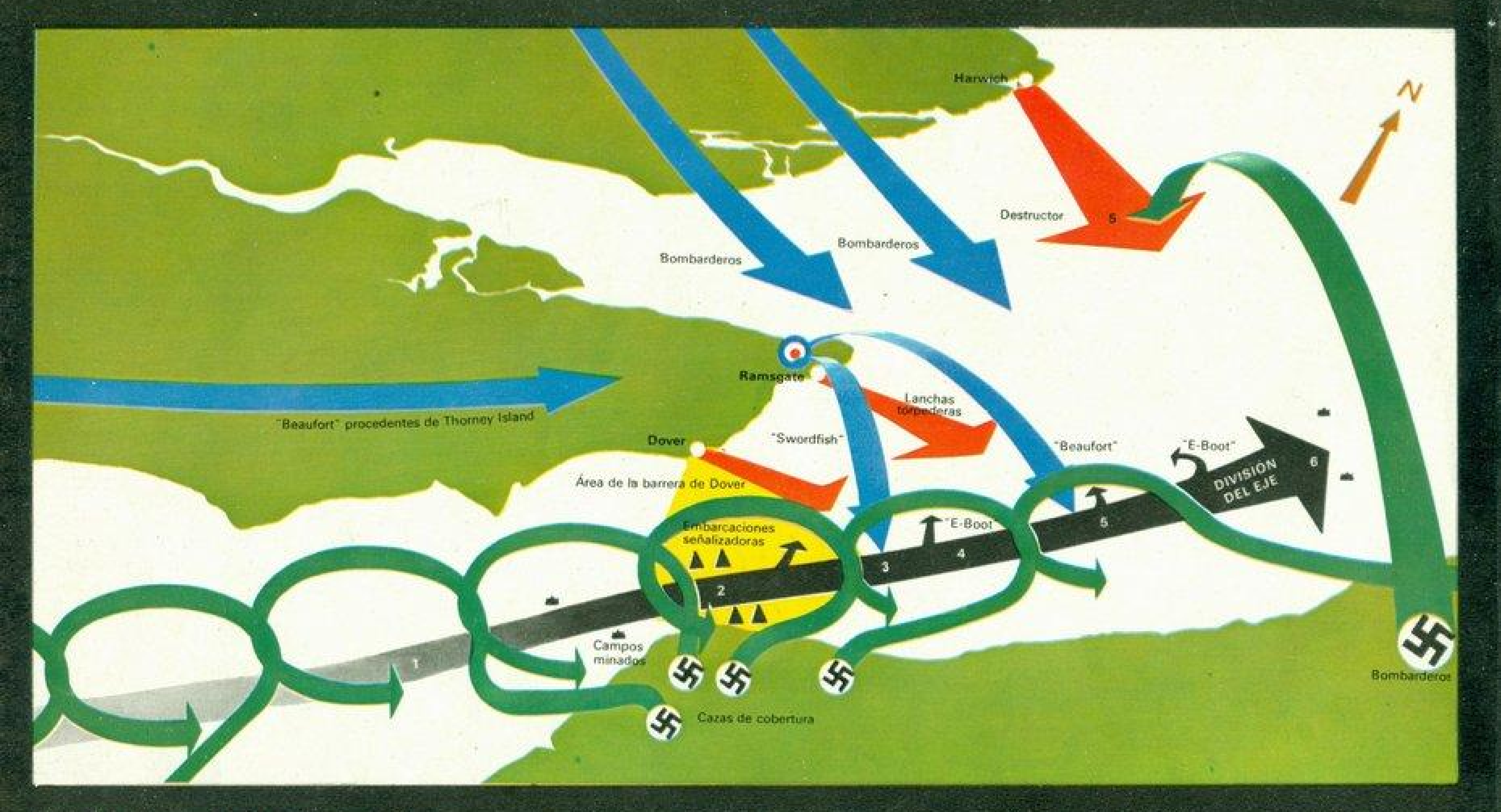
La suicida incursión británica

Ambos navíos fueron dañados por los ataques aéreos a la semana siguiente de su llegada; los desperfectos no eran graves, mas lo suficiente como para retenerlo en Brest. El *Gneisenau* fue torpedeado por un avión en una incursión suicida (al piloto, teniente Kenneth Campbell, del Escuadrón 22, se le concedió a título póstumo la *Victoria Cross*) y el *Scharnhorst* resultó alcanzado por cinco bombas lanzadas desde gran altura cuando realizaba pruebas de máquinas en La Pallice. Entre tanto, el día 1 de junio se había unido a los dos cruceros de batalla el crucero pesado *Prinz Eugen* el mismo que, junto con el *Bismarck*, tomó parte en el combate en el que fue hundido el *Hood*.

Hacía ya algún tiempo, en abril de 1941, ciertas fuentes de información clandestinas, procedentes de la Resistencia francesa, habían comunicado a los ingleses que los cruceros de batalla alemanes se disponían a salir del puerto: el Almirantazgo tenía la convicción de que, no estando los buques en condiciones de ser empleados en el Atlántico, la ruta más probable sería la del canal de la Mancha. Por muy arriesgado que esto pareciera, les evitaría el encuentro con las grandes unidades navales británicas, pues éstas, al ocupar los alemanes todo el litoral del continente, no se arriesgaban por las aguas del canal, ya que estarían demasiado expuestas a los ataques aéreos del enemigo. Como primera reacción, el Almirantazgo británico y el ministro de Aviación estudiaron un plan de operaciones combinadas con objeto de impedir el paso de los navíos alemanes. Este plan, conocido como Operación «Fuller», preveía continuos reconocimientos aéreos, diurnos y nocturnos, en la zona de Brest y del canal, así como ataques coordinados por parte de fuerzas aéreas y navales ligeras cuando los buques se hicieran a la mar.

Las fuerzas navales británicas del canal de la Mancha, con base en Dover y al mando del almirante Ramsay, consistían entonces en no más de seis lanchas torpederas, a las cuales se añadieron poco después seis torpederos de Ramsgate y seis destructores de Harwich. Sin embargo, si la RAF hubiera sido advertida oportunamente, quizás habría estado, por lo menos teóricamente,

El *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* durante el paso del canal de la Mancha. (Imperial War Museum)



UNA PROEZA AUDAZ

Primera fase: A las 22,45 del día 11 de febrero de 1942, la división naval alemana se sitúa en formación frente a Brest. Escapa a la vigilancia de todas las unidades inglesas que patrullan por aquel lugar y cuando lleva recorridas más de 300 millas es descubierta por la RAF, a las 11,09 horas del día 12 de febrero.

Segunda fase: A las 11,20 los buques aminoran la marcha para cruzar la zona minada por los ingleses; pero a las 11,40 reemprenden su avance a toda velocidad. Las baterías de Dover abren fuego a las 12,18; poco después, las lanchas torpederas inglesas inician un ataque, pero se ven obligadas a lanzar sus torpedos en el punto límite de su alcance.

Tercera fase: A las 12,30 horas, después de haber esperado en vano la llegada de la escolta formada por cinco escuadrones de *Spitfire*, el capitán Esmonde emprende el vuelo para lanzar un ataque con sus *Swordfish* y sólo once *Spitfire*; los seis *Swordfish* de Esmonde fueron abatidos y únicamente cinco de sus hombres lograron salvarse. En este momento, los buques alemanes se hallaban ya a la altura de Ramsgate.

Cuarta fase: A las 14,31 horas el *Scharnhorst* choca con una mina, pero los daños sufridos son mínimos. El almirante alemán Ciliax transborda a un destructor mientras se desencadena sin éxito un ataque de los aviones *Beaufort* de la base de la isla de Thorney. El *Scharnhorst* reanuda su ruta y abandona el estrecho de Dover a toda máquina.

Quinta fase: Los destructores de Harwich descubren, a las 15,30 horas, a las unidades alemanas; pero no se arriesgan a actuar. Poco después llegan los bombarderos de alta cota y los *Beaufort* de Leuchars (Escocia); se desencadena entonces un combate, pero los buques salen indemnes y prosiguen su marcha.

Sexta fase: Fallan ignominiosamente todos los ataques y todas las acciones aéreas: la formación alemana prosigue su marcha: al anochecer el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* atraviesan zonas minadas; pero pese a todo consiguen llegar a sus bases.

en disposición de concentrar toda la fuerza de sus tres mandos –el de bombarderos, el costero y el de cazas– contra los navíos; lo que hubiera significado casi 250 aviones de las cinco divisiones de bombardeo, todos los aviones torpederos y los bombarderos disponibles del mando costero, y varios centenares de cazas para misiones de apoyo.

El Almirantazgo británico consideraba que para atravesar el estrecho de Dover los alemanes eligirían una noche sin luna, a fin de evitar un ataque masivo en el tramo más estrecho del canal, y aprovechando además la marea alta para reducir al mínimo el peligro de las minas. Por consiguiente, se tomaron las medidas necesarias para que los aviones torpederos británicos –los *Swordfish* de la Aviación naval y los *Beaufort* del mando costero– encontrasen los objetivos iluminados por medio de bengalas, y también para que algunas unidades de superficie británica pudieran atacar en el estrecho. Un intento de pasar a pleno día les parecía poco probable.

Pero, de momento, la noticia de que los buques alemanes se preparaban para salir resultó una falsa alarma. Sólo el 15 de junio se propuso, precisamente desde Brest, intentar la salida y forzar el paso; pero la idea fue rechazada por el almirante Raeder, quien objetaba que resultaría imposible abrirse un paso lo bastante amplio a través de los campos de minas británicos, que permitiera las maniobras necesarias para eludir los eventuales ataques de los torpedos enemigos.

Hitler ordena la salida

El 22 de junio, una semana más tarde, Hitler atacaba a Rusia. Y en cuanto lo hizo empezó a temer por su flanco septentrional. Este temor fue aumentando hasta convertirse en una verdadera obsesión; y así, por último, a fines de 1941, dispuso que el nuevo acorazado *Tirpitz* se situara en Trondheim y que los dos cruceros de batalla regresaran para operar en aguas noruegas. Y debido a que las rutas hacia el Norte estaban bloqueadas por el grueso de la Flota británica, no tendrían más remedio que pasar por el canal de la Mancha.

El 12 de junio de 1942 Hitler comunicó su decisión: si los buques permanecían en Brest, estarían expuestos a sufrir nuevos daños y, ya que parecía imposible que pudieran dirigirse al Atlántico, debían regresar inmediatamente a Alemania. La única alternativa que concedió Hitler fue que los buques podían ser desarmados; pero ante semejante sugerencia, el vicealmirante Ciliax, comandante de los cruceros de batalla, presentó en seguida un plan para pasar el canal. Los buques abandonarían Brest de noche, a fin de ser descubiertos lo más tarde posible, y cruzarían el estrecho de Dover a pleno día, para poder defenderse mejor de los ataques de los torpederos y de los destructores y aprovechar plenamente el fuerte apoyo aéreo que se les otorgaría. Hitler aprobó el plan.

Durante el mes de enero los ingleses mantuvieron una estrecha vigilancia sobre Brest. Los partes del Servicio de Información indicaban que la reparación de los buques estaba casi terminada, y el 25 de enero los tres pudieron ser fotografiados en el puerto, pero fuera ya de sus puntos de amarre. Asimismo, los vuelos de reconocimiento revelaron la presencia en el puerto de Brest de un número cada vez mayor de unidades de apoyo y una concentración de *E-Boot* en varios puertos del canal. También se tuvo noticia de una inusitada actividad en los aeropuertos de la Francia ocupada. Por lo tanto, los ingleses tuvieron casi la certeza de que los navíos alemanes estaban intentando la salida.

El día 2 de febrero el Almirantazgo británico publicó una valoración acerca de la situación del momento. Esta valoración estaba influida por el

convencimiento de que los buques alemanes intentarían el paso por el estrecho en plena oscuridad; esto, como se vio después, era erróneo; mas, en otros aspectos, preveía las líneas generales del plan alemán con bastante precisión.

La directiva ejecutoria para la Operación «Fuller» se publicó al día siguiente, y el Almirantazgo ordenó que las fuerzas que debían llevar a cabo el ataque estuvieran dispuestas. Seis *Swordfish* de la Aviación naval fueron transferidos a Manston, en Kent, para apoyar a los destructores y a las lanchas torpederas, y luego todos los aviones del mando de bombarderos, excepto algunos *Whitley*, que no se consideraban adecuados, cargaron sus bombas y recibieron la orden de estar preparados para despegar con un preaviso de dos horas. El mando costero tenía tres escuadrones de *Beaufort* situados en varios puntos: el 42 se encontraba en Leuchars, en Escocia, dispuesto para su posible ataque contra el *Tirpitz*; el 217 tenía la mitad de sus aviones en la isla de Thorney, próxima a Portsmouth, empeñados en operaciones nocturnas sobre el canal de la Mancha, y la otra mitad en St. Eval, en Cornualles, donde también se encontraba el Escuadrón 86, de nueva formación. Estos escuadrones sumaban unos 35 aparatos; pero sus tripulaciones, por lo general, tenían muy poca experiencia.

El 8 de febrero, tras una última información por parte de la Resistencia francesa, de que los buques estaban a punto de zarpar, se efectuó un vuelo de reconocimiento que reveló que el *Scharnhorst* y el *Prinz Eugen* estaban en el puerto y que el *Gneisenau*, en cambio, se hallaba a la salida del mismo. En las fotografías podían verse también cuatro grandes destructores y diversas unidades pequeñas. Era probable que en el curso de las 48 horas siguientes las condiciones atmosféricas en el canal de la Mancha fueran favorables; de modo que, tanto el Almirantazgo como el Ministerio de Aviación, llegaron a la conclusión de que el intento quizá se llevaría a cabo entre el 10 y el 15 de febrero. Entre tanto, la tarea inmediata más importante seguiría siendo la vigilancia de la zona de Brest.

El plan de fuga alemán

Los alemanes sostenían la teoría de que abandonando Brest al anochecer podrían pasar inadvertidos; pero no tenían en cuenta que los aviones ingleses estaban dotados de radar. Éstos, seguros de poder descubrir la salida de los buques incluso en la oscuridad, suponían que los alemanes elegirían las horas de la noche para cruzar el estrecho. De ello se deduce que tanto los planes de unos como los de los otros, adolecían de un error de base.

Los tres navíos efectuaron primero ejercicios sobre el recorrido local; en cuanto a las interferencias para perturbar las estaciones de radar situadas en la costa británica, se habían iniciado a primeros de mes, siguiendo luego a un ritmo creciente a fin de que las interferencias masivas que se proyectaba hacer coincidir con la salida no levantaran sospechas.

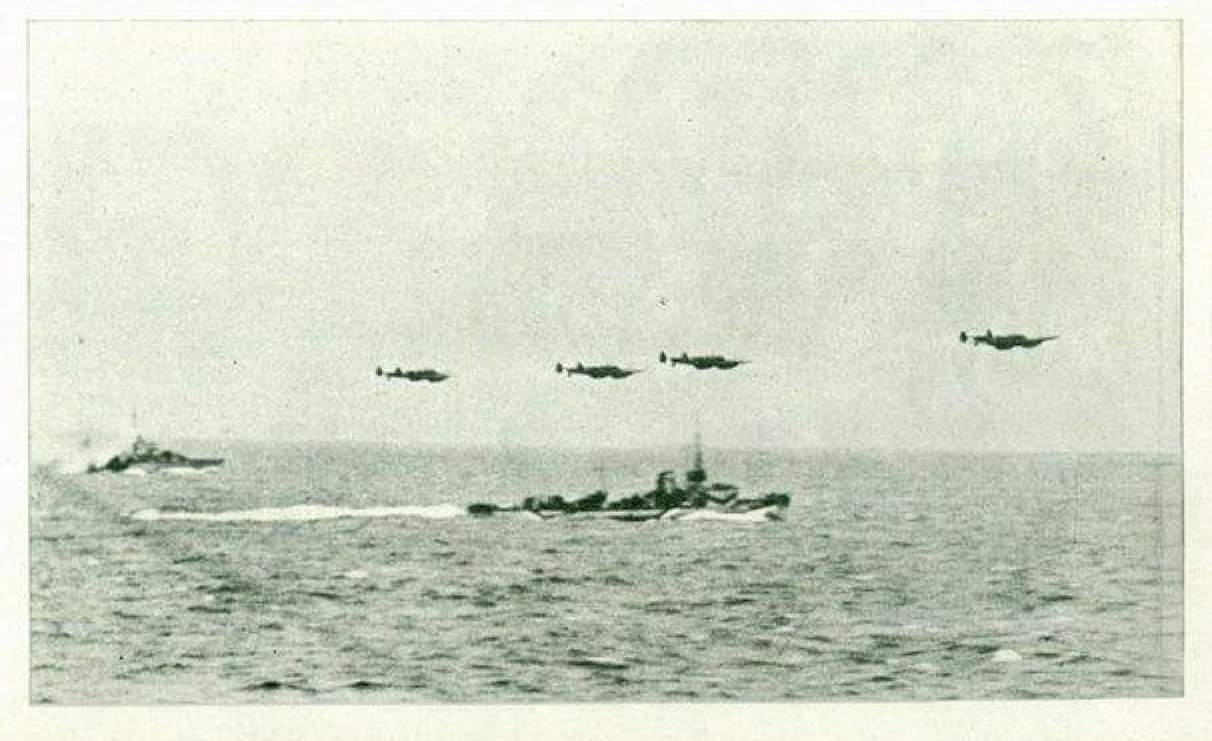
El coronel Adolf Galland, responsable del apoyo aéreo alemán en el transcurso de la operación, disponía de 280 cazas, la mayoría *Me-109* y *FW-190*, y además de unos 30 *Me-110*. A lo largo de toda la ruta se formó una cobertura constituida por grupos de un mínimo de 16 a un máximo de 32 cazas; si bien este número podía aumentarse considerablemente en el estrecho.

La ruta que seguirían los navíos había sido previamente dragada para eliminar las minas; la formación iría precedida por un dragaminas, mientras boyas y embarcaciones señalizadoras se situarían en las aguas que separan Inglaterra de Holanda para limitar el recorrido. La fecha se fijó para la noche del 11 al 12 de febrero; pero sólo los comandantes y un pequeño número de oficiales del Estado Mayor estaban al corriente de ello. A las 14 horas del día 11 de febrero, el servicio meteorológico alemán señaló que una oleada de aire cálido estaba avanzando hacia las Islas Británicas, lo que suponía nubes bajas y visibilidad escasa en el canal de la Mancha.

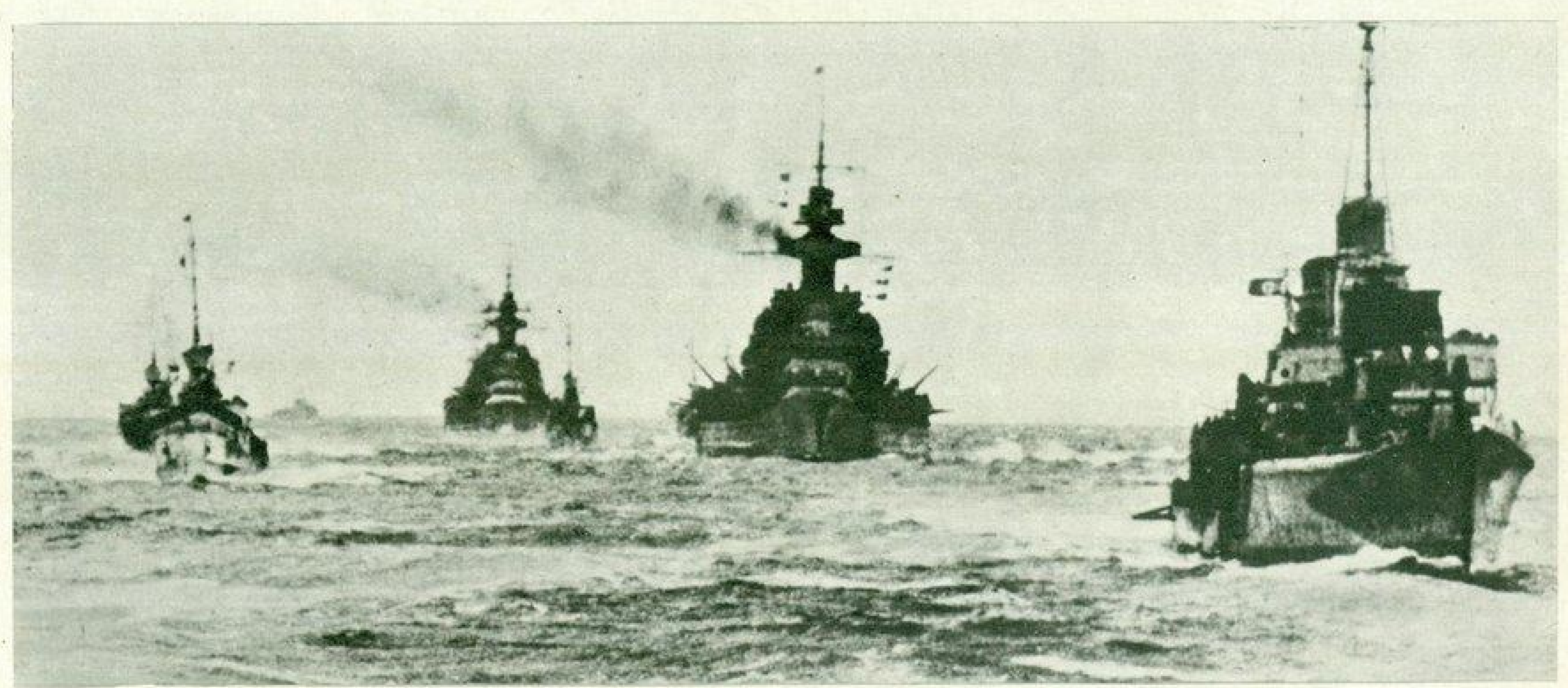
Así, pues, todo estaba a punto para empezar lo que los alemanes llamaban Operación «Cerbero».

La primera circunstancia desafortunada

Aquella tarde, por primera vez en 48 horas, las patrullas de reconocimiento británicas consiguieron tomar algunas fotografías: en ellas podían



La noche del 11 de febrero de 1942, los dragaminas alemanes zarparon de Brest para abrir el camino a la división germana. El apoyo aéreo estaba formado por cazas *ME-110*, de largo radio de acción (foto de la derecha) y por *ME-109*. La división disponía además de una pantalla protectora formada por destructores (foto inferior) y torpederos. Al amanecer del día 12 de febrero, la formación se encontraba ya en Barfleur, al sur de la isla de Wight, y proseguía sin contratiempos su navegación por el canal de la Mancha. (Imperial War Museum)





verse los tres buques en la rada principal, con seis destructores y un grupo de unidades de escolta. Dieciséis *Wellington* despegaron inmediatamente para bombardearlos. La escolta de destructores se había alineado ya a la entrada del puerto y la formación estaba a punto de partir, de modo que la incursión aérea provocó cierto retraso en la salida. Pero los pilotos de los *Wellington* no lograron dar en el blanco ni una sola vez.

El momento elegido para la incursión de los bombarderos fue la primera circunstancia desafortunada en la cadena de desventuras inglesas. El submarino *Sealion*, que se hallaba vigilando la salida del puerto, permaneció allí hasta las 21,35; pero luego se retiró, convencido su comandante de que era ya demasiado tarde para que los buques pudiesen alcanzar el estrecho, por lo que no se dio cuenta cuando salían del puerto.

También el primer aparato *Hudson*, de la patrulla *Stopper*, habría podido localizar a los buques si la salida de éstos no se hubiera retrasado tanto. Un segundo *Hudson* despegó a fin de mantener la continuidad de la vigilancia y, volando a una altura de 600 metros, en plena oscuridad, exploró toda la zona con ayuda del radar. En los últimos diez minutos de reconocimiento pasó a menos de 16 km de distancia de la formación alemana; mas precisamente en aquel momento se estropeó su aparato de radar y no acusó nada. Los buques alemanes, como los geniecillos de los cuentos, escapaban de la botella: la primera línea de vigilancia había sido totalmente burlada.

Una vez doblada la península de Brest, los buques debían atravesar la línea vigilada por la segunda patrulla; pero el avión encargado de este segundo reconocimiento también sufrió una avería en su radar y tuvo que regresar a la base. No fue sustituido porque se llegó a la conclusión de que los buques habían zarpado ya y debían encontrarse algo más al sur de la segunda línea de vigilancia, en cuyo caso serían interceptados por la tercera. Pero también el avión situado en esta última zona se vio obligado a regresar a su base a causa de la espesa niebla, y al no mantener la vigilancia hasta el amanecer, como se le había ordenado, no pudo descubrir a los buques alemanes.

El almirante Ramsay descansó tranquilo aquella noche, convencido de que se le comunicaría

Fotografía tomada en el *Prinz Eugen* mientras dispara contra los aviones británicos. La división naval alemana fue atacada, por vez primera, a mediodía, cuando ya había recorrido casi 300 millas.

(Imperial War Museum)



Arriba: el *Bristol Beaufort MK 1* fue, durante cuatro años, el avión torpedero más utilizado por la RAF. Se construyeron 1120 aparatos de este tipo, 955 de la serie I, que operaron en casi todos los frentes. *Velocidad máxima:* 425 km/h. *Autonomía:* 1650 km. *Tripulación:* 4 hombres. *Armamento:* 4 ametralladoras de 7,7 mm y 800 kg de bombas o de minas, o bien un torpedo de 728 kg. Abajo: las *E-Boot* (lanchas torpederas) alemanas, unas adversarias muy peligrosas de las MTB (Motor-barco-torpedo-lanchas torpederas) inglesas: eran más grandes y estaban mejor armadas; además, sus motores "Diesel" no se hallaban tan expuestos a incendios en caso de ataque (las MTB llevaban motor de gasolina). Las MTB, cuando tenían que atacar, preferían que otras unidades neutralizasen a las *E-Boot* de escolta.



la salida de los navíos germanos. Nadie le había informado acerca de las soluciones de continuidad entre las patrullas británicas.

Y entre tanto, la formación naval alemana avanzaba a toda velocidad. Al amanecer se encontraba en Barfleur, al sur de la isla de Wight, y los primeros cazas alemanes empezaron a sobrevolarla: el amirante Ciliax, que iba a bordo del *Scharnhorst*, había conseguido que su plan saliera mucho mejor de lo que esperaba. Él no lo sabía aún, pero las patrullas británicas diurnas no habían llegado más allá de la desembocadura del Somme, de modo que si los encargados de interceptar los radares británicos efectuaban bién su trabajo, era muy probable que los navíos pudieran pasar inadvertidos durante toda la mañana.

Pero ya a las 8,30 del día 12 de febrero, en la sala de operaciones del mando de cazas de Stanmore, empezaron a recibirse noticias de contactos radar de aviones que sobrevolaban el canal, e informes de interferencias debidas a las condiciones atmosféricas; al mismo tiempo las patrullas de cazas comunicaban que existía «cierta actividad por parte de los buques de superficie». Pese a ello, no se ordenó un reconocimiento especial.

Pero como el mando costero no había informado acerca de la solución de continuidad en la vigilancia durante la noche, el mando de cazas también omitió transmitir las informaciones acerca de los contactos radar y de las interferencias antirradar. Por ello, a falta de estas informaciones, el almirante Ramsay, el Almirantazgo y el mando costero llegaron a la conclusión de que era imposible que los buques abandonaran el puerto aquel día. En consecuencia, las fuerzas destinadas a la Operación «Fuller» recibieron la notificación de que «había terminado la alarma».

Trescientas millas de ventaja

Así, durante casi 13 horas, la formación alemana siguió avanzando tranquilamente sin ser molestada en absoluto.

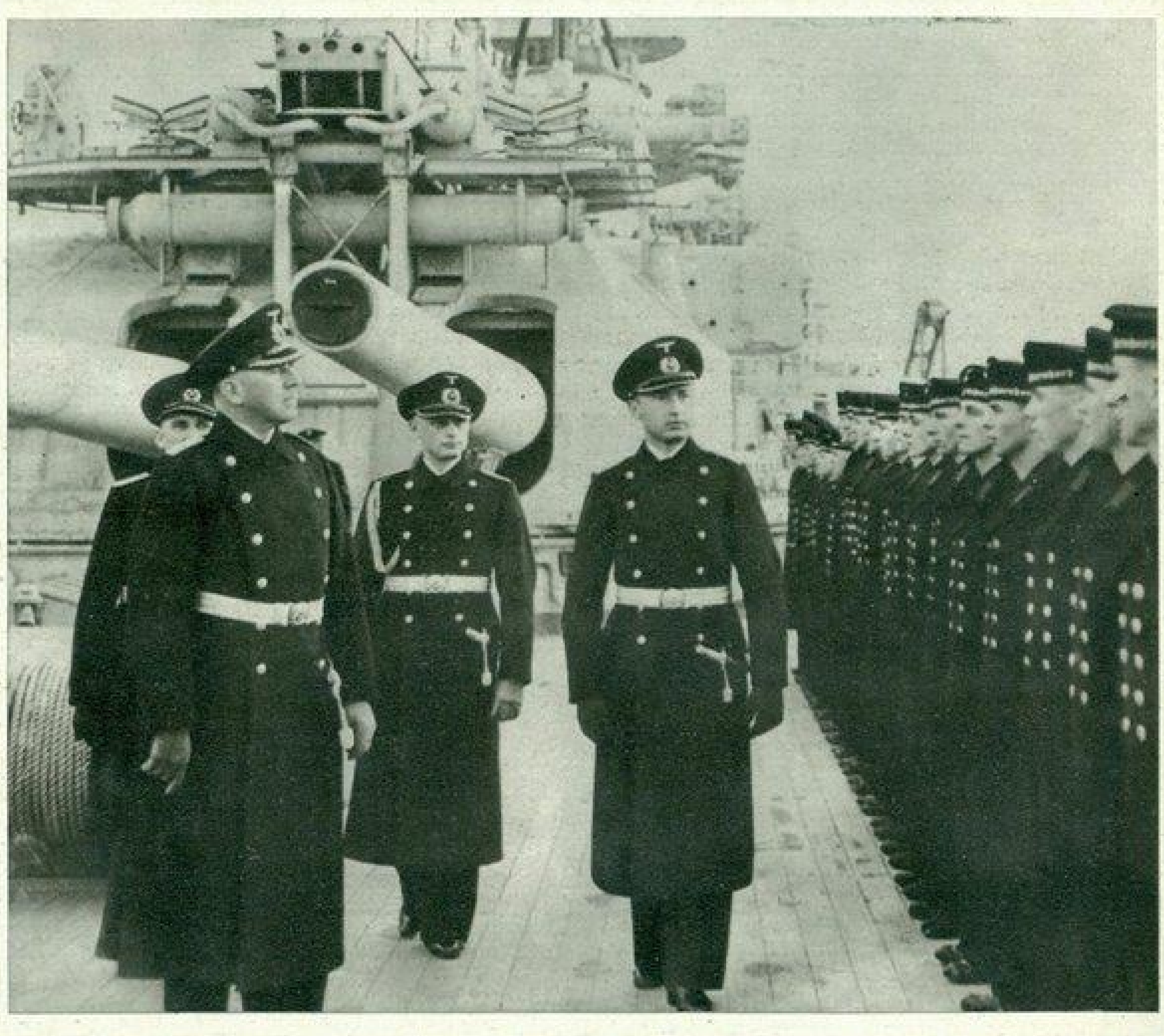
Los pilotos que efectuaron el reconocimiento especial informaron, a su regreso, haber visto un gran número de corbetas y destructores así como de *E-Boot*, al largo de Le Touquet, en dirección Norte, y un buque mayor, con el mástil muy alto

y terminado en forma de trípode. Mientras se hacían averiguaciones acerca de las noticias recibidas, aterrizaron otros dos pilotos que regresaban de un vuelo normal de patrulla, en el transcurso del cual habían sobrevolado toda la formación alemana. Estos aviadores no se habían puesto todavía en contacto por radio con la base, guardando para sí las noticias hasta su regreso; esto es, hasta las 11,09. Entonces la división alemana ya había recorrido más de 300 millas sin ser vista y, tras remontar Beachy Head, estaba entrando en el estrecho de Dover a una velocidad de 30 nudos.

Las fuerzas que se encontraban más próximas a los buques alemanes, y por lo tanto las únicas que estaban en condiciones de atacar rápidamente, eran las lanchas torpederas y los aviones *Swordfish*. El capitán de corbeta Eugene Esmonde, comandante de los citados *Swordfish*, ya había sido advertido, en vista de la actividad registrada en el canal, de que quizá tuviera que atacar y él se declaró dispuesto a hacerlo a plena luz. De modo que, cuando se confirmó la presencia de los buques alemanes, los seis *Swordfish* de Eugene Esmonde eran los únicos aviones que podían entrar en combate.

A las 11,20 la formación alemana tuvo que reducir su marcha diez nudos para atravesar un campo de minas inglés. Los buques pasaron por un estrecho canal abierto por los dragaminas. Este punto, en donde la velocidad y las posibilidades de maniobra de los navíos eran muy limitadas, habría sido ideal para un ataque coordinado por parte de potentes unidades aéreas y de superficie. Pero la noticia del avistamiento todavía no había llegado a las fuerzas que hubieran podido realizarlo.

Veinte minutos más tarde los buques habían atravesado el campo minado y avanzaban otra vez a toda marcha. A las 12,18 horas, aunque todavía no veían a los navíos alemanes, las baterías costeras de Dover abrieron fuego; fueron las primeras unidades británicas que intentaron obligar al enemigo a combatir. Pero su fuego de barrera no tenía suficiente alcance para llegar a los buques adversarios. Sin embargo, esta vez las lanchas torpederas de Dover empezaron a acercarse a la barrera externa formada por los *E-Boot*, mientras las grises siluetas de los cruceros de batalla se perfilaban ya a través de las cortinas de humo lanzadas por los destructores. Antes de iniciar el ataque, el capitán de corbeta Pumphrey, comandante de las lanchas torpederas, lanzó un mensaje indicando la posición, rumbo y velocidad del enemigo; estos datos fueron transmitidos a las lanchas de Ramsgate y al comandante Eugene Esmonde, quien, a bordo de un *Swordfish*, esperaba impaciente la escolta de cazas que se le había prometido.



El almirante Ciliax (a la izquierda), comandante de los cruceros de batalla de la Marina alemana, pasando revista a la tripulación del *Scharnhorst*. Fue él quien condujo, en pleno día, la división alemana a través del estrecho de Dover. (United Press)



El capitán de corbeta inglés Eugene Esmonde, quien murió en el ataque efectuado por sus *Swordfish* contra la formación alemana, a las 12,30 horas del día 12 de febrero. Por esta acción, se le concedió a título póstumo la *Victoria Cross*. Sólo cinco de los 18 hombres que integraban su escuadrón lograron salvarse. (Associated Press)

Dicha escolta consistía en cinco escuadrones de *Spitfire*, tres para la escolta directa y dos para ataques diversos; pero Esmonde, advertido de la posibilidad de que llegasen con retraso, decidió salir lo más tarde a las 12,25. Así, pues, a esa hora despegó con su escuadrón y viró en torno a la base de Manston. Los *Swordfish* sólo podían alcanzar una velocidad de crucero de 140 km y además tenían poca autonomía, de modo que el menor retraso podía significar que el objetivo ya se encontrase fuera de su radio de acción.

A las 12,28 se unió a los *Swordfish* un escuadrón aislado de 11 *Spitfire*. Esmonde decidió no esperar más y se puso en ruta a las 12,30 horas, escoltado por un solo escuadrón de *Spitfire* en lugar de los cinco prometidos.

Las lanchas torpederas de Dover confiaban en poder pasar a través de la barrera defensiva externa durante los ataques diversos de los cañoneros y de los cazabombarderos; pero ni el apoyo aéreo ni el de superficie llegaron a tiempo, por lo que las lanchas tuvieron que afrontar de lleno y solas el fuego de toda la escolta. Al final acabaron por romper la formación y atacar por separado. Una tras otra fueron rechazadas y ninguno de sus torpedos dio en el blanco.

Mientras las lanchas torpederas se retiraban, los tres primeros *Swordfish*, que llegaban de popa, iban abriéndose camino a través de la intensa oposición de los cazas. Una vez situados en ruta, estuvieron diez minutos expuestos al ataque de los cazas alemanes, que se lanzaban directamente en picado sobre ellos. Los *Swordfish* eran muy lentos, y muchos de sus tripulantes fueron heridos.

Poco después la patrulla de cabeza localizó claramente al *Scharnhorst* y logró penetrar a través de la cortina de defensa; pero los tres pilotos habían sido gravemente heridos, por lo que lanzaron sus torpedos como pudieron. Esmonde, su comandante, cayó al mar casi en seguida, y los otros se vieron obligados a amarar pocos minutos después. Ambas tripulaciones –uno de cuyos hombres ya había muerto– fueron recogidas por las lanchas torpederas.

Se vio entonces a la segunda escuadrilla de *Swordfish* atravesar la cortina formada por los *E-Boot* en formación de cuña. Se supone que lanzaron sus torpedos, pero ninguno dio en el blanco. Todos los aparatos fueron abatidos y no hubo supervivientes. Así, de los 18 hombres del escuadrón de *Swordfish* sólo sobrevivieron cinco. Todos ellos fueron condecorados con medallas al valor militar; los desaparecidos, mencionados en los boletines; y a Esmonde, quien lo mismo que su tripulación había previsto que para él no habría regreso, se le concedió la *Victoria Cross* a título póstumo.

Eran las 13 horas y la división alemana pasaba por delante de Ramsgate. Las lanchas torpederas, dispersas, no lograron forzar la cortina defensiva externa y pronto quedaron atrás. Y cuando trataron nuevamente de alcanzar a las unidades alemanas, tuvieron averías en las máquinas, lo que, unido al empeoramiento del tiempo, los obligó a volver al puerto.

Los navíos germanos, siempre indemnes, se acercaban ahora a otro punto peligroso: el estrecho canal que atraviesa los bancos de arena de Ruytingen, que había sido minado por los ingleses pero asimismo dragado después por los alemanes. Un ataque coordinado en este punto hubiera podido representar un seria amenaza.

Unos 250 aviones del mando de bombarderos estaban alerta a fin de que se hallaran dispuestos a atacar al primer aviso; 100 de ellos habían efectuado ya la carga de las bombas, todas de tipo perforante; pero como la base del estrato de nubes se hallaba a unos 200 metros, esta altura era demasiado baja para que las bombas pudieran emplearse con eficacia.

Nuevas esperanzas puestas en la RAF

A las 13 horas las tripulaciones de los bombarderos no se habían reunido aún en adecuadas formaciones ni habían recibido instrucciones concretas. Lo mismo ocurría con la mayor parte de los *Beaufort*. Los que habían quedado en St. Eval volaban hacia el Este y los de Leuchars se estaban abasteciendo de carburante. Por el momento, sólo se podía esperar algo de los *Beaufort* de Thorney Island, y Joubert decidió emplearlos para hostigar a la división germana, obligándola a retrasar su marcha a fin de poder ser atacada después por formaciones aéreas más potentes. Se dispuso, por lo tanto, que a las 13,40 horas se encontraran con la escolta de los aviones de caza sobre Manston, lo que significaba desencadenar el ataque aproximadamente a las 14,15. Desde luego, de haber podido alcanzar el objetivo a aquella hora, o algunos minutos antes, todavía habrían conseguido sorprender a los buques alemanes en el canal de Ruytingen.

Primero se reunieron las tripulaciones de los cuatro *Beaufort* de Thorney Island, aparatos armados de torpedos; los otros debían seguirles casi inmediatamente.

Como los cuatro *Beaufort* despegaron a las 13,25, era ya evidente que llegarían a Manston con veinte minutos de retraso. Su mando, dándose cuenta de ello, ordenó que no pasaran de Manston y que se reuniesen con la escolta en las proximidades del objetivo; pero olvidó que estos *Beaufort*, para su misión en Thorney Island, habían sido provistos de aparatos de radio sintonizados con especial longitud de onda: por ello los *Spitfire* recibieron la comunicación y los *Beaufort* no. Así, pues, éstos llegaron sobre Manston e intentaron unirse a otra escuadrilla de *Spitfire*, que en realidad estaba destinada a una misión distinta. Dos *Beaufort* continuaron la ruta por su cuenta; mas, como era de prever, no lograron encontrar a los navíos alemanes y regresaron a Manston a las 15,35.

Allí se les informó de que cinco *Beaufort* restantes se hallaban en vuelo hacia el objetivo. Pero antes de poder seguirlos tuvieron que abastecerse de carburante.

De haber seguido a la formación naval germana durante toda la tarde, los ingleses se hubieran enterado de una noticia muy importante para ellos: a las 14,31 el *Scharnhorst* chocó con una mina. El almirante Ciliax y su Estado Mayor se trasladaron al destructor de cabeza; pero este buque, a su vez, sufrió graves daños a causa de la explotación prematura de una de sus granadas y el almirante alemán decidió transbordar de nuevo a otro destructor. Mientras lo hacía fueron atacados por la primera oleada de bombarderos de la RAF, que al fin aparecían en escena. El almirante y su jefe de Estado Mayor, sentados sin protección alguna en su lancha, vieron entonces al *Schanrhorst* que avanzaba de nuevo, a toda velocidad, y que pasaba a su lado sin detenerse.

Por lo visto, no sólo en los planes ingleses reinaba la confusión.

Entre tanto, los *Beaufort* de Thorney Island atacaban al *Gneisenau* y al *Prinz Eugen*. Algunos de estos aparatos habían sido tan gravemente dañados durante el vuelo que no pudieron lanzar sus torpedos: uno fue abatido, los otros lograron pasar lanzando ataques briosos pero sin el menor éxito.

Por su parte, los destructores de Harwich habían dispuesto sus planes, en principio, para un ataque nocturno. Había pocas esperanzas de éxito si atacaban de día y a escasa distancia, y además, para alcanzar a los buques germanos, tenían que atravesar un campo de minas. La decisión de hacerlo era un acto de innegable valor, pero que perdió toda su importacia cuando más tarde se supo que ya había sido dragado por los alemanes. Los destructores alcanzaron la cortina defensiva externa poco después de las 15,30. El capitán Pizey, comandante de la flotilla, eligió el buque que encabezaba la formación, el *Gneisenau*, mientras los otros cuatro lanzaban sus respectivos ataques con independencia unos de otros. Lograron forzar la cortina externa; pero como poco después los cañones pesados del enemigo empezasen a ajustar el tiro, los destructores británicos se vieron obligados a lanzar sus torpedos desde gran distancia. Sólo el *Worcester* logró aproximarse hasta 2700 metros, mas fue alcanzado varias veces y se incendió. Ningún torpedo alcanzó su objetivo.

En cuanto a los *Beaufort* de Leuchars despegaron a las 14,30 y se dirigieron a Manston, donde debían reunirse con los cazas de escolta. Al llegar allí se desarrolló una escena más bien grotesca: un escuadrón de *Hudson* y algunos *Spitfire* sobrevolaron el lugar; los *Beaufort*, siguieron las instrucciones recibidas, intentaron entrar en formación detrás de ellos, en tanto que aquéllos, obedeciendo también órdenes, intentaban destacarse para ponerse detrás de los *Beaufort*. El intento de establecer contacto por radio no dio resultado porque ambos escuadrones operaban con distinta longitud de onda. Por último, las tripulaciones de los *Beaufort*, exasperadas, emprendieron el vuelo hacia el objetivo por su cuenta. Algunos de los *Hudson* los siguieron, dirigiéndose también hacia el objetivo.

Los *Beaufort* se dirigían hacia la costa holandesa con intención de distraer al enemigo y luego, desde allí, caer sobre los buques alemanes. Las condiciones atmosféricas en el mar del Norte, con nubes bajas y bancos de niebla, eran ahora muy favorables para un ataque de los aviones torpederos. Sin embargo, la confusión creada en torno a la formación naval alemana había alcanzado su grado más alto. Toda clase de aviones, alemanes y británicos, aparecían mezclados en la batalla; algunos volaban muy bajos, otros aparecían y desaparecían entre las nubes: era una caótica y desesperante mezcolanza de *Dornier, Heinkel, Messerschmitt, FW-190, Junkers 87 y 88, Beaufort, Hudson, Spitfire, Whirlwind, Halifax, Hampden, Wellington y Manchester*.

Mientras los *Beaufort* descendían a veinte metros para lanzar sus torpedos, enormes chorros de agua, levantados por las bombas que lanzaban los otros aviones que volaban a mayor altura, se elevaban junto a ellos. Estas tripulaciones, al mando del comandante W. H. Cliff, llevaron a cabo el ataque principal, separándose y apuntando desde ambos lados, contra las unidades que iban en cabeza. Dos de los aparatos retrasaron su ataque y apuntaron sobre el *Scharnhorst*, que estaba intentando alcanzar al resto de la división. Otros dos descendieron tan cerca del objetivo que ametrallaron el puente de un crucero de batalla; pero lo cierto es que ningún torpedo hizo blanco.

No obstante, la formación naval alemana estaba afrontando un ataque concentrado y fue casi un milagro que ningún buque fuera alcanzado. Los bombarderos de la RAF atacaron en tres oleadas, mas sin el menor éxito; incluso muchos de ellos no llegaron siquiera a localizar a los buques. Se comprobó que sólo 39 bombarderos lanzaron sus bombas contra los navíos alemanes; pero ninguna dio en el blanco. En el ataque se perdieron 15 aparatos.

Quedaba una última esperanza: los *Beaufort* de St. Eval. No obstante, cuando éstos alcanzaron, por fin, la supuesta posición del enemigo, eran ya las 18 horas; oscurecía rápidamente y ningún aparato logró localizar su objetivo. Así, pues, las fuerzas asignadas a la Operación «Fuller» ni siquiera habían conseguido retrasar la velocidad de navegación del adversario. Aquel mismo día, y con cierta anterioridad, el mando de bombarderos había sugerido la idea de que, en lugar de esforzarse, al parecer inútilmente, en efectuar bombardeos que no tenían ninguna, o casi ninguna posibilidad de éxito, se colocasen minas en toda la zona marítima que los buques alemanes debían recorrer. Pero el Ministerio de Aviación, después de consultar la sugerencia con el Almirantazgo, decidió que la operación se desarrollara de acuerdo con los planes ya establecidos. Este fue otro error de valoración por parte de los ingleses, pues el sistema podía dar buen resultado. Precisamente, y como ya se ha dicho, aquella misma tarde uno de los navíos alemanes había chocado con una de las minas puestas anteriormente por los ingleses.

Lo cierto es que, al fin, todas las unidades alemanas alcanzaron sus propias aguas. El *Scharnhorst*, un poco maltrecho, llegó al amanecer del día siguiente. El almirante Ciliax pudo así comunicar a Barlín que la Operación «Cerbero» había terminado felizmente.

«Un caso de desorganización e inercia»

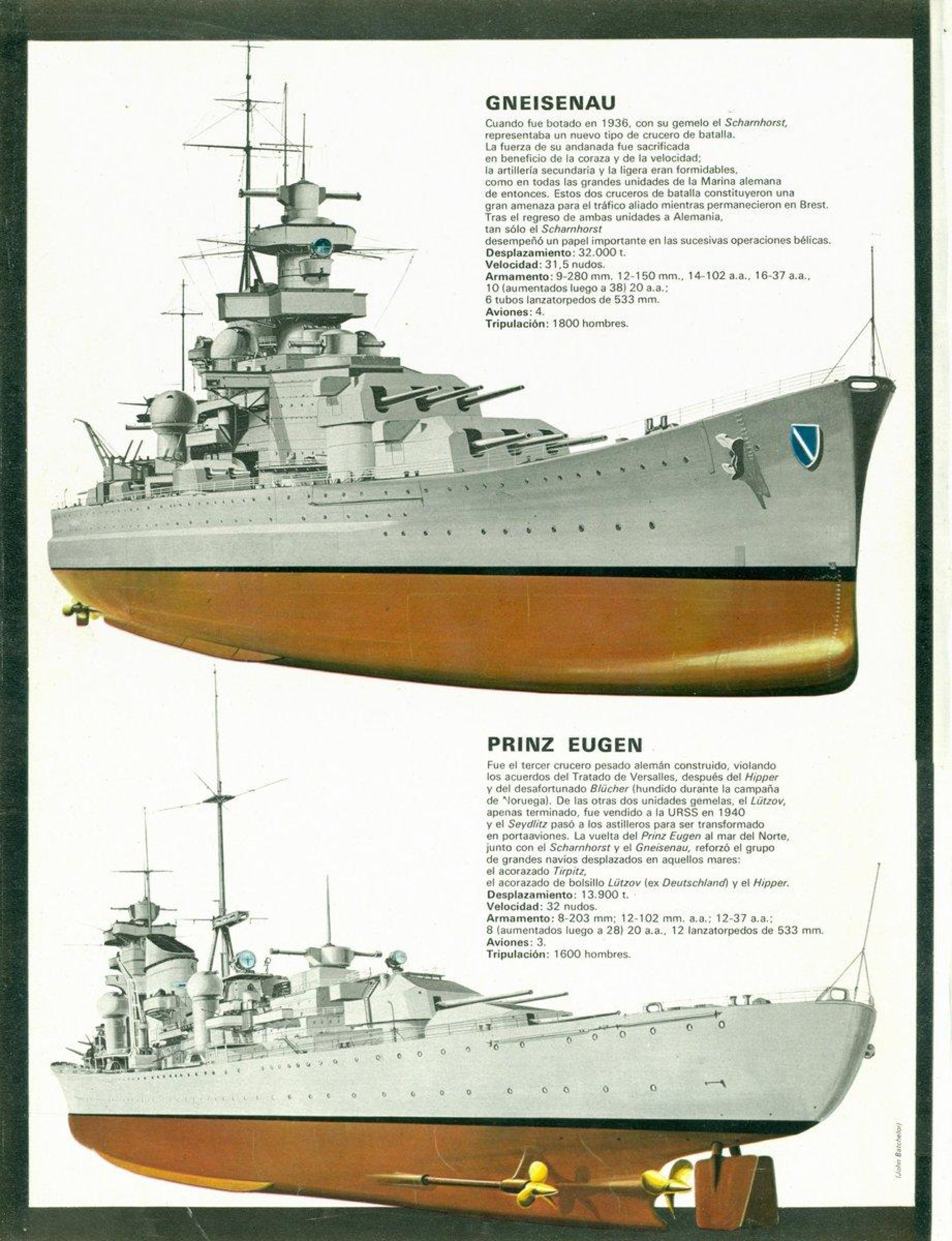
El plan alemán, prescindiendo del hecho de que no había tomado en consideración el uso del radar por parte de los aviones ingleses, era detallado y completo, y se había llevado a cabo con gran audacia. Por el contrario, el plan británico, aunque basado en informaciones exactas, carecía de iniciativa y de imaginación y se llevó a cabo, por lo general, de un modo sumario y poco eficiente. El plan alemán tenía todas las ventajas que acompañan a quien toma la iniciativa de una acción; el paso del canal fue demostración evidente de que tales ventajas subsisten incluso cuando la acción se pueda prever con exactitud. Las tripulaciones de los bombarderos de la RAF no estaban adiestradas para atacar objetivos en movimiento sobre el mar, ni siquiera con buen tiempo; y las de los aviones torpederos tampoco tenían práctica alguna en el ataque a objetivos tan rápidos. Para alcanzar a los buques desde una distancia de casi 1800 metros (y pocos pilotos de los *Beaufort* lograron acercarse tanto) hubieran debido ajustar el visor a «seis o siete largo» por delante de la proa; pero ninguno había hecho el cálculo preciso para ello[1]. Todo esto formaba parte del carácter superficial y sumario de los planes ingleses. La detallada valoración de las informaciones recibidas, hecha durante los quince días que precedieron a la salida, no se tradujo nunca en planes de ataque prácticos y razonados. Y aunque los buques hubieran sido descubiertos desde el principio, habría resultado casi imposible dañarlos realmente.

El paso de estos buques a través del canal de la Mancha, desde Brest a un puerto alemán, fue desde luego una operación audaz y muy espectacular; pero no constituyó una verdadera amenaza para la estrategia inglesa, y por ello el Almirantazgo no empleó para contrarrestarlo a ninguna de sus grandes unidades. El almirante Raeder, al hacer un estudio de la operación, dijo que la Marina alemana «a pesar de haber obtenido una victoria táctica, había sufrido también una derrota estratégica». Roosevelt, por su parte, en un telegrama dirigido a Churchill, expresaba su opinión de que «el desplazamiento de todos los buques germanos a Alemania, hace que sea más sencillo nuestro común problema naval en el Atlántico septentrional». En efecto, desde Brest, amenazaban a todos los convoyes que se dirigían a Oriente, obligando a que figurasen dos acorazados de escolta en cada uno de ellos.

Por otra parte, un destino trágico aguardaba a los tres navíos alemanes tras su brillante paso a través del canal de la Mancha. El *Prinz Eugen* fue torpedeado y puesto fuera de combate diez días después por un submarino británico; dos semanas más tarde, el *Gneisenau* era alcanzado en Kiel por la RAF, y no pudo volver a hacerse a la mar, y el *Scharnhorst*, también puesto fuera de combate durante ocho meses, fue hundido más tarde por una formación naval británica en aguas del mar del Norte, en diciembre de 1943.

---

[1] No hemos querido modificar el texto del inglés, pero esta afirmación es inadmisible por cuanto el cálculo forma parte de los problemas más elementales del tiro contra un blanco móvil. Los aviones torpederos ingleses podían fallar la puntería, pero no ignorar cómo se efectuaba.



GNEISENAU

Cuando fue botado en 1936, con su gemelo el *Scharnhorst,* representaba un nuevo tipo de crucero de batalla. La fuerza de su andanada fue sacrificada en beneficio de la coraza y de la velocidad; la artillería secundaria y la ligera eran formidables, como en todas las grandes unidades de la Marina alemana de entonces. Estos dos cruceros de batalla constituyeron una gran amenaza para el tráfico aliado mientras permanecieron en Brest. Tras el regreso de ambas unidades a Alemania, tan sólo el *Scharnhorst* desempeñó un papel importante en las sucesivas operaciones bélicas.

Desplazamiento: 32.000 t.
Velocidad: 31,5 nudos.
Armamento: 9-280 mm. 12-150 mm., 14-102 a.a., 16-37 a.a., 10 (aumentados luego a 38) 20 a.a.; 6 tubos lanzatorpedos de 533 mm.
Aviones: 4.
Tripulación: 1800 hombres.

PRINZ EUGEN

Fue el tercer crucero pesado alemán construido, violando los acuerdos del Tratado de Versalles, después del *Hipper* y del desafortunado *Blücher* (hundido durante la campaña de Noruega). De las otras dos unidades gemelas, el *Lützov,* apenas terminado, fue vendido a la URSS en 1940 y el *Seydlitz* pasó a los astilleros para ser transformado en portaaviones. La vuelta del *Prinz Eugen* al mar del Norte, junto con el *Scharnhorst* y el *Gneisenau,* reforzó el grupo de grandes navíos desplazados en aquellos mares: el acorazado *Tirpitz,* el acorazado de bolsillo *Lützov* (ex *Deutschland*) y el *Hipper.*

Desplazamiento: 13.900 t.
Velocidad: 32 nudos.
Armamento: 8-203 mm; 12-102 mm. a.a.; 12-37 a.a.; 8 (aumentados luego a 28) 20 a.a., 12 lanzatorpedos de 533 mm.
Aviones: 3.
Tripulación: 1600 hombres.

(John Batchelor)

Junio 1941 - mayo 1942

Donald C. Watt

UNA TRIPLE ALIANZA

URSS GRAN BRETAÑA ESTADOS UNIDOS

Tras el ataque alemán a la Unión Soviética siguió un período amargo y cuajado de constantes sospechas en el campo diplomático aliado. Durante once meses esta atmósfera impidió la formación de una triple alianza contra las potencias del Eje. El Gobierno soviético no acababa de comprender por qué Gran Bretaña se negaba a abrir un segundo frente en el continente europeo, y además desconfiaba profundamente de los lazos que unían a Gran Bretaña con Norteamérica. Por otra parte, Stalin estaba ofendido por la exclusión de Rusia en las conversaciones que condujeron a la "Carta Atlántica", celebradas en agosto de 1941. Donald C. Watt esboza aquí todo el trasfondo de las negociaciones.



20 de mayo de 1942: Maiskij, Molotov, Eden y Churchill firman la alianza anglorrusa, por la cual, la Unión Soviética se comprometía a convertirse en miembro de las Naciones Unidas y a no inmiscuirse en los asuntos interiores de los otros Estados. (Imperial War Museum)

La tarde del día 22 de junio de 1941, día del ataque alemán a Rusia, Churchill pronunció ante el pueblo británico uno de sus más bellos discursos radiofónicos:

«Tenemos un único e irrevocable fin. Estamos decididos a destruir a Hitler y a su régimen nazi. Nada podrá apartarnos de este propósito; nada. No trataremos, no negociaremos nunca con Hitler ni con ninguno de su grupo. Los combatiremos por tierra, por mar, y por aire, hasta que, con la ayuda de Dios, logremos librar a todos los pueblos de la tierra de su sombra y de su yugo. Todo hombre y todo Estado que combata contra el nazismo, tendrá nuestra ayuda. Cualquier hombre o Estado que pacte con Hitler, será nuestro enemigo... Ésta será nuestra política, ésta, nuestra declaración... Prestaremos al pueblo ruso toda la ayuda que podamos... El peligro que corra el pueblo ruso será nuestro propio peligro... así como la causa de cualquier ruso que combata por defender su hogar y su patria, será la causa misma de todo hombre libre y de todos los pueblos libres de cualquier rincón del globo».

«Toda la ayuda que podamos»... éste era un punto muy importante, pues Gran Bretaña, a la sazón, tenía muy poco o nada que ofrecer a la Unión Soviética. Antes del ataque alemán a Rusia, Gran Bretaña había perdido su última cabeza de puente en tierra firme. Desde entonces toda su estrategia se basaba en tres formas de lucha: el bloqueo, la ofensiva aérea y la lucha clandestina en Europa; mas, a pesar de todo, los ingleses y sus aliados sabían que tarde o temprano tendrían que invadir Europa, aunque de momento sus recursos no permitieran ni siquiera intentarlo.

El ataque alemán contra Rusia había enfrentado por primera vez a Alemania con un Estado dotado de un potencial humano semejante al suyo; pero los éxitos iniciales germanos fueron tan arrolladores y su avance supuso un golpe tan duro para el potencial industrial soviético, que durante muchos meses la entrada de Rusia en la guerra no constituyó ninguna ventaja para Inglaterra, sino una nueva fuente de preocupaciones y una nueva carga.

El Gobierno británico y el soviético habían colaborado ya para impedir que los alemanes extendieran su dominio a Persia; pero, en otros sectores, la cooperación resultaba más difícil. Stalin quería una intervención militar británica inmediata en el continente europeo: ya fuera en el norte de Francia o en Noruega septentrional.

Churchill, en realidad, ya había pensado en ello, y el 23 de julio encargó a los jefes de Estado Mayor que examinasen la posibilidad de una incursión a gran escala en la zona del paso de Calais. Los jefes de Estado Mayor, que esperaban de un momento a otro el derrumbamiento de Rusia, no demostraron el menor estusiasmo, considerando con razón que el próximo movimiento de Hitler sería la ocupación de las islas españolas y portuguesas en el Atlántico: las Canarias, las Azores y Madera. En su informe, afirmaban que Gran Bretaña necesitaría el grueso de todos sus medios de desembarco para oponerse a tal maniobra, y lo que quedase apenas sería suficiente para una incursión de tipo comando. Por añadidura, los alemanes mantenían en Francia y en Europa occidental una fuerza de 35-40 divisiones, fuerza muy superior a las existentes en Gran Bretaña.

Churchill explicó todo a Stalin el 20 de julio, mas ignoramos lo que pudo llegar a comprender. Por otra parte, la insistencia de Stalin se calmó un tanto durante el mes de agosto, gracias a la relativa estabilización del frente en el período de reorganización de las fuerzas germanas.

El ataque alemán a la URSS reavivó el interés de Roosevelt respecto a un encuentro personal con Winston Churchill. Ambos estadistas venían manteniendo una estrecha relación desde hacía dos años; pero en todo este tiempo no habían tenido ocasión de encontrarse. Ahora, el hecho de que Gran Bretaña y Rusia estuviesen a la vez comprometidas en la guerra mientras América no lo estaba, hacía que la cuestión fuera doblemente importante.

Reminiscencias de Versalles

A mediados del mes de julio, Harry Hopkins, enviado de Roosevelt, llegó a Londres para organizar una entrevista entre el presidente y el Primer Ministro. Tras algunas conversaciones preliminares dicha entrevista se fijó para el 9 de agosto en Placentia Bay, Terranova. Los dos políticos y sus Estados Mayores tenían muchas cosas que discutir. Churchill quería obligar a Roosevelt a adoptar una actitud definida sobre tres cuestiones principales: la de proporcionar abastecimientos americanos a Gran Bretaña y a Rusia; la necesidad de dirigir una advertencia al Japón por la invasión de Tailandia, y, finalmente, obtener ciertas demostraciones concretas de apoyo americano a Gran Bretaña «para despertar algunas preocupaciones en nuestros enemigos; hacer meditar al Japón y alegrar a nuestros amigos». Y aún había un cuarto problema: el de una mayor intervención americana en el Atlántico.

A su debido tiempo, Roosevelt propuso algunas enmiendas a ciertas cláusulas del proyecto de Churchill. La enmienda más importante era la de la cláusula número 4. El Departamento de Estado americano, así como una nutrida corriente de la opinión pública, sostenían desde hacía tiempo que los sistemas por los cuales determinados Estados monopolizaban el acceso a los mercados y a las materias primas representaban posibles causas de guerra. Churchill estaba al corriente de ello, y es probable que él mismo hubiera incluido esta cláusula en su primitivo esquema; no obstante, cuando Summer Wells (subsecretario de Estado de Roosevelt) dijo que la enmienda americana a la cláusula número 4 era un punto en el que América debía insistir, Churchill se apresuró a responder: «Gran Bretaña practica el libre cambio desde hace ochenta años, frente al continuo aumento del proteccionismo americano de sus propios mercados, y asimismo las colonias británicas están abiertas a las importaciones de todos los países. Por añadidura, incluso el tráfico costero de las Islas Británicas se halla abierto a los transportes marítimos de todo el mundo, mientras el americano se reserva, mediante una ley votada por el Congreso, exclusivamente a los transportes marítimos de propiedad americana». No hizo falta más: Roosevelt dejó inmediatamente de lado la cuestión.

Una vez aclarados todos los otros puntos, dos telegramas «urgentísimos» transmitieron al Gabinete de Guerra, en Londres, la tarde del 11 de agosto, los informes acerca de las conversaciones sostenidas y el punto de vista americano. Los telegramas llegaron a Londres a medianoche, y a la 1,45 el Gabinete se reunía bajo la presidencia

de Attlee. Hacia las 4 de la madrugada del día 12 de agosto se envió a Churchill la aprobación general. El texto definitivo fue aprobado y firmado a mediodía, hora local.

Peticiones de ayuda soviética

El 12 de agosto, los dos estadistas occidentales enviaron un telegrama conjunto a Stalin, proponiéndole una conferencia en Moscú. Para prepararla, lord Beaverbrook fue a Washington, donde sus sondeos constituirían los preliminares de una conferencia angloamericana de alto nivel que se celebraría en Londres el 15 de septiembre. Esta conferencia, a su vez, debería preceder al envío de delegaciones británicas y estadounidenses a Moscú para conferenciar con las autoridades soviéticas. La noticia de esta proyectada visita se la dio Churchill a Stalin en una carta personal, con fecha del 2 de agosto. Sin embargo, la única ayuda que la carta prometía eran dos escuadrones de *Hurricane* (40 aparatos, en total), que llegarían a Murmansk el 6 de septiembre, y el envío de otros aparatos algo más tarde.

Al recibir el mensaje de Churchill, Stalin estaba luchando con nuevas dificultades en el frente. A mediados de agosto el Ejército alemán, en su nuevo despliegue, había desencadenado una serie de ofensivas y al finalizar el mes toda Ucrania occidental estaba en sus manos. Las ofensivas alemanas proseguirían durante otras seis semanas, período durante el cual las relaciones anglosoviéticas iban a ser cada vez más tirantes. A fines de agosto Maiskij, embajador ruso en Gran Bretaña, visitó a Eden, a quien expuso las quejas de la URSS por la poca ayuda recibida.

Eden trató de responder lo mejor que pudo; mas lo cierto es que a Stalin la oferta del Primer Ministro inglés de mandar unos pocos aviones le parecía un tanto irrisoria. Su respuesta a Churchill llegó el 4 de septiembre: era una llamada concreta, en términos enérgicos, aunque no descorteses, para la inmediata apertura de un segundo frente, en los Balcanes o en Francia, que pudiese distraer unas treinta o cuarenta divisiones del frente oriental.

Maiskij, que transmitió el mensaje, provocó la ira de Churchill, hasta el punto de que el *premier* inglés le echase en cara la anterior neutralidad de Rusia. Pero ni la ira de Churchill ni la amargura de Maiskij podían cambiar la realidad de los hechos, como al día siguiente explicó a Maiskij el propio jefe de Estado Mayor.

Realmente, era imposible disponer de suficientes buques para un desembarco o para apoyar una fuerza tan grande sin arriesgarse a perder la batalla del Atlántico y reducir las Islas Británicas «al hambre y a la ruina». Gran Bretaña sólo disponía entonces de los medios de desembarco precisos para desembarcar una sola brigada.

La profunda desesperación de Stalin se expresaba claramente en un segundo telegrama, enviado a Churchill el 5 de septiembre. En él proponía, con toda seriedad, que veinticinco o treinta divisiones británicas desembarcaran en Arjánguelsk o bien que fueran enviadas, a través de Persia, a la región meridional de la Unión Soviética. En verdad, era una extraña petición, sobre todo si se considera la constante negativa soviética de permitir su acceso al frente a la misión militar británica en Moscú, así como la costumbre de tratar a los marineros de los buques ingleses como a extranjeros sospechosos. Por otra parte, en aquel momento, los recursos navales británicos realizaban un esfuerzo supremo para enviar tan sólo dos divisiones a Oriente Medio; asimismo, hacer llegar tropas a Rusia a través de Persia significaría interceptar una de las dos únicas vías de aprovisionamiento hacia la URSS que tenía Gran Bretaña y, por otra parte, para desplazar estas divisiones al Cáucaso se hubieran necesitado tres meses.

Frente a esta total incapacidad de Stalin para comprender los obstáculos que constituían las distancias, los medios de transporte marítimos y los problemas logísticos, Churchill no podía hacer nada. Se limitó a prometer a los rusos toda la ayuda posible en cuanto a armas y abastecimientos.

A pesar de todo, Churchill y sus consejeros siguieron considerando la posibilidad de ayudar militarmente a Rusia. El 12 de octubre, en un telegrama a Stalin, Churchill formuló la desdichada proposición de que Gran Bretaña asumiese la responsabilidad de toda Persia, liberando así de su misión a las seis divisiones soviéticas allí destinadas. Pero esta oferta parecía confirmar las sospechas soviéticas de que Gran Bretaña estaba dispuesta a sacar todas las ventajas posibles del estado de debilidad rusa y que, en cambio, no estaba muy dispuesta a ayudar. Los comentarios de Molotov y Maiskij fueron cada vez más duros: Maiskij atacaba la política del Gobierno británico e insistía en la necesidad de constituir un segundo frente.

Amargura en Moscú

El 7 de noviembre Stalin se dirigió de nuevo a Churchill en una nota breve y dura. Según el dictador soviético, la falta de claridad en las relaciones anglosoviéticas y la dificultad de «llegar a una confianza recíproca», eran consecuencia del hecho de no existir un entendimiento bien definido entre Gran Bretaña y Rusia ni «sobre los objetivos y organización de la paz después de la guerra» ni sobre «la mutua ayuda militar contra Hitler en Europa». Este mensaje –que Maiskij no hizo nada por atenuar– revelaba el resentimiento soviético por la exclusión de Rusia en la compilación de la Carta Atlántica. Mas, esto no era todo. Ya desde septiembre las autoridades soviéticas presionaban para que Inglaterra declarase la guerra a Finlandia, a Rumania y a Hungría; pero los ingleses, lejos de hacerlo, deseaban mantener contactos con Finlandia y con Rumania (las relaciones diplomáticas con Hungría se habían roto en la primavera de 1941) con la esperanza de poder alejarlas de Alemania. A los soviéticos, que tenían que hacer frente a los Ejércitos de estos cuatro países, tales esperanzas les parecían insultantes, y Stalin, para expresarlo, usaba un lenguaje tan fuerte que llegaba a lo ofensivo.

El día 12 de noviembre, Eden dijo a Maiskij que si las autoridades soviéticas creían poder influir en las decisiones del Gobierno británico a través de las presiones ejercidas sobre la opinión pública inglesa, se equivocaban. Y el 14 Eden fue más lejos aún, diciendo de nuevo al embajador ruso que haría bien en obtener de Molotov un «intercambio que facilitara de algún modo la creación de un entendimiento entre ambas naciones».

Este duro lenguaje no dejó de surtir efecto. El 20 de noviembre, Maiskij transmitió una especie de «ramo de olivo» de parte de Stalin, bajo la forma de una declaración según la cual «Stalin no había querido ofender a nadie –y menos que a nadie a Churchill– con el tono de su mensaje». Entonces, Churchill reaccionó inmediatamente, ofreciendo enviar a Eden a Moscú. Por otra parte, Churchill prometió presionar a los finlandeses para que pusieran fin a su ataque contra Rusia en el plazo de quince días, amenazando con declarar la guerra a Finlandia si no aceptaba este ultimátum. Y en efecto, Inglaterra declaró la guerra a Finlandia, a Hungría y a Rumania el 5 de diciembre de 1941.

Eden salió para Rusia el 7 de diciembre, el mismo día en que los aviones japoneses, desde la otra parte del mundo, atacaban Pearl Harbor. El ministro inglés llegó a Moscú a última hora de la tarde del 15 de diciembre, coincidiendo su llegada con el momento en que Gran Bretaña llegaba al nivel más bajo de sus desventuras bélicas. En aquel momento bien poco era lo que Eden podía ofrecer.

La primera entrevista con Stalin tuvo lugar la noche del 16 de diciembre; en ella el dictador ruso sometió a Eden los esbozos de dos tratados. El primero planteaba las bases de una alianza militar; el otro perfilaba una acción común, que emprenderían una vez terminada la guerra, para resolver los problemas de Europa e impedir la renovación de las agresiones germanas. A este segundo tratado se añadía un protocolo (que debería mantenerse en secreto) para fijar las fronteras europeas después del conflicto.

Este primer encuentro fue amigable; pero los que siguieron resultaron tempestuosos y llenos de suspicacias. Stalin se quejó de que la Carta Atlántica parecía dirigida contra Rusia, y de que Gran Bretaña quería obligar a Rusia a acudir a ella como si le pidiese limosna. Estas alternativas de suavidad y aspereza, que hoy son una técnica común a la diplomacia soviética y a los interrogatorios policíacos, fueron entonces para Eden una dolorosa novedad.

Se llega a un acuerdo con Stalin

Pero el día 20 de diciembre Stalin cedía, abandonando la pretensión de un reconocimiento inmediato de las fronteras de la Unión Soviética de 1941; pues no se había dado cuenta –eso por lo menos declaró– de que la libertad de acción británica se hallaba limitada en este sentido por los acuerdos establecidos antes con Estados Unidos. Con anterioridad Eden ya había declarado que no podía discutir ni establecer fronteras sin consultar primero con los aliados de la *Commonwealth* y con los Estados Unidos. Stalin quiso interpretar estas declaraciones como motivadas por el deseo de eludir los compromisos; pero ahora empezaba a darse cuante de lo estrechamente que Inglaterra se había vinculado a Norteamérica durante todo aquel año en que había tenido que luchar sola contra Alemania. Las entrevistas terminaron con una nota amistosa: un comunicado que posponía los acuerdos a discusiones ulteriores. Eden volvió a su país para sondear la opinión de los americanos.

Así, pues, en febrero de 1942, lord Halifax, en calidad de embajador británico en Washington, habló a Roosevelt acerca de las fronteras rusas para después de la guerra; pero entonces Roosevelt decidió dirigirse al propio Stalin y sólo una intervención *in extremis* de Halifax impidió que la llamada de Roosevelt se pudiera interpretar en términos de conceder a Rusia lo que pedía sin que ella diera nada a cambio.

Pero la intervención americana, añadida al temor de los ingleses de que Rusia, una vez lograra expulsar a los alemanes, perdiera el interés por la guerra decidió al Gabinete a consentir en todas las pretensiones a Polonia, por cuya defensa precisamente había entrado Gran Bretaña en guerra. El 8 de abril de 1942 Eden propuso a Maiskij que las negociaciones se iniciaran en Londres, invitando a Molotov a ir a la capital británica para firmar los acuerdos. Siguiendo su línea de acción habitual, los rusos expusieron inmediatamente nuevas pretensiones, cuya aceptación hubiera obligado a Gran Bretaña a dar su apoyo a un sistema de predominio soviético en Europa oriental, sin recibir a cambio ninguna compensación. Pero Eden se mostró firme, y Churchill dijo claramente a Molotov –que llegó a Londres el 20 de mayo– lo que Gran Bretaña no podía ni siquiera hacer. Eden salvó la situación al proponer otro proyecto para una alianza de veinte años entre Gran Bretaña y Rusia, proyecto que Molotov acogió con su habitual incomprensión.

No obstante, Stalin vio rápidamente las ventajas que se le ofrecían, y al día siguiente de haber leído el texto telegrafió a Molotov ordenándole que aceptase. Y así, el día 20 de mayo la alianza anglorrusa, que comprometía a Rusia a convertirse en miembro de las Naciones Unidas y a no inmiscuirse en los asuntos interiores de otros países, era firmada por ambas partes.

Para Rusia el primero de los dos principios sería más fácil de respetar que el segundo. Mas, por el momento, Gran Bretaña y Rusia eran aliadas...y amigas.

OPERACION "CHARIOT" LA INCURSION SOBRE SAINT-NAZAIRE

Francia, marzo de 1942

T. W. Willans

En 1942, cuando estaba en su punto culminante la ofensiva de los U-Boot, *el empleo de un poderoso buque de superficie en el Atlántico hubiera podido tener un efecto decisivo sobre la resistencia británica. En Saint-Nazaire, no sólo había una base para submarinos completamente equipada, sino también el único dique seco, fuera de las aguas alemanas, lo suficientemente grande para acoger al acorazado* Tirpitz, *a la sazón en un puerto de Noruega, y permitir que se le efectuasen las operaciones de mantenimiento.*

Para alejar tal amenaza se proyectó este típico ejemplo de incursión combinada.

El 26 de marzo de 1942, las fuerzas destinadas a la Operación «Chariot» –tres destructores y diez lanchas motoras, que llevaban a bordo 611 hombres del comando n.º 2, más algunas lanchas torpederas y una cañonera y con el apoyo de cazas *Spitfire*– zarparon de la bahía de Falmouth hacia el puerto francés de Saint-Nazaire. En la primera fase de la travesía fueron avistadas por un *U-Boot*, que señaló su posición; a pesar de ello, el convoy llegó a su destino sin ser hostigado.

El viernes 27 de marzo, el almirante Doenitz, comandante en jefe de la Flota alemana de submarinos, llevó a cabo una inspección de los refugios protegidos que para estos submarinos se estaban construyendo en Saint-Nazaire. Con 250 *U-Boot* a sus órdenes, y con la perspectiva de un incremento de unas quince unidades por mes, tenía ya en su haber el hundimiento de medio millón de toneladas de buques enemigos frente a las costas americanas, además de incursiones de gran radio de acción por todo el Atlántico. En estas circunstancias, si un buque de superficie pudiera alcanzar el Atlántico (como ya se hiciera una vez) y efectuar en él incursiones con éxito, quizá ello marcaría el destino de Gran Bretaña.

El *Tirpitz*, que, tras el hundimiento del *Bismarck*, su gemelo, era el acorazado más potente de Europa, se encontraba entonces en aguas noruegas; pero Saint-Nazaire era la base idónea para operaciones en mares más extensos. En efecto, en ella existía el único dique seco, fuera de las aguas alemanas, lo bastante grande para que el gran acorazado tuviera cabida en él, a fin de someterse a los trabajos de mantenimiento y de reparación necesarios para emprender operaciones en el Atlántico. Por ello, el almirante Doenitz no se interesaba únicamente en la construcción de refugios para submarinos, sino que también se preocupaba por la invulnerabilidad de la futura base del *Tirpitz*.

Zona del puerto de Saint-Nazaire donde se desarrolló la acción principal de la incursión británica. En la parte inferior de la fotografía se ve la esclusa del Normandie Dock, contra la que se lanzó, con una carga de material explosivo, el destructor *Campbeltown*, a las 01,34 horas del día 28 de marzo de 1942. *(Imperial War Museum)*



Unos 5000 soldados alemanes custodiaban la zona de los diques, y otros 1000 estaban destinados a las baterías emplazadas a lo largo de las orillas del estuario.

Doenitz, probablemente inducido por una directiva del *Führer*, recibida dos días antes y relativa a los ataques aliados contra objetivos bien delimitados, preguntó al capitán de fragata Herbert Sohler, comandante de la 7.ª Flotilla de submarinos en Saint-Nazaire: «¿Qué haría Vd. en caso de un ataque británico?». Sohler respondió que ya se habían dado las órdenes para una situación de emergencia causada por tal eventualidad; pero que él, no obstante, la consideraba improbable. El prudente comentario de Doenitz fue: «No esté tan seguro».

Se proyecta el ataque

En agosto de 1941, el almirante sir Roger Keyes, encargado de las operaciones combinadas, ya había considerado la posibilidad de un ataque contra Saint-Nazaire; pero entonces, la operación, por diversas causas, se consideró en extremo peligrosa. No obstante, el Almirantazgo se daba perfecta cuenta de la importancia estratégica del Normandie Dock, y por ello, más tarde, cuando Keyes fue sustituido por lord Louis Mountbatten, fue a este último a quien el subjefe de planificación del Almirantazgo pidió que volviera a examinar la posibilidad de un ataque.

Las defensas alemanas eran imponentes. Una brigada antiaérea, provista de cañones de 88 mm, de doble empleo, o sea para tipo terrestre y tiro antiaéreo, protegía los accesos a Saint-Nazaire y la zona de los diques. Había asimismo 13 cañones de 40 mm a lo largo de los 6 km de costa, entre Villes Martin, al oeste de Saint-Nazaire, y la zona situada a la altura de la extremidad del dique Penhouet. Los cañones de 40 mm se alternaban con 28 ametralladoras de 20 mm. En la otra parte del río, en la orilla meridional, en Mindin Point, estaban emplazados los cañones del Batallón III. Había, además, dos buques poderosamente armados –dos *Sperrbrecher* (rompebarreras)–, que disponían de bastantes ametralladoras de 20 mm y, por lo menos, de un cañón de 88 mm. Por último, un batallón de artillería de costa había situado sus cañones pesados en la desembocadura del estuario.

En febrero, el teniente coronel A. C. Newman, jefe del comando nº 2, recibió la orden de completar una lista de 100 hombres, que habían de seguir un curso intensivo para ser adiestrados en el combate por las calles de una ciudad. Al mismo tiempo se convocó al capitán de fragata R. E. D. Ryder, oficial de enlace de la Marina en el Estador Mayor del general sir Harold Alexander, y se le asignó el mando de un destacamento naval que había de llevar a cabo cierta «operación especial».

El principal objetivo de la incursión era destruir la esclusa del Normandie Dock, y pronto se vio claro que sólo podría llevarla a cabo un buque ligero, como máximo un destructor. Con este fin, al *Campbeltown*, ex *Buchanan* en la armada de los Estados Unidos, se le quitaron dos de sus cuatro chimeneas y las otras dos se enmascararon de manera que se pareciera a las de los buques alemanes. Se sustituyó su armamento original por una pieza de 12 libras, en la cubierta de proa, y por ocho cañones ligeros *Oerlikon*.

Se colocaron cargas explosivas detrás del cañón de proa del destructor y se mantuvieron unidas, rodeándolas con una capa de cemento, para que no se separasen en el momento del choque. Inmediatamente después, se abrirían las válvulas del fondo del buque, a fin de impedir que se alejara de la puerta del dique antes de la explosión; tres espoletas a tiempo, preparadas para ocho horas, harían estallar las cargas. Además del comando que iría a bordo del *Campbeltown*, otros grupos operarían simultáneamente en la misma zona.

Además de las lanchas motoras destinadas al transporte de los grupos, una lancha torpedera, mandada por el alférez de navío Wynn, debía penetrar en la Forme Écluse, una vez que la esclusa exterior hubiera saltado, y torpedear la interior. Una cañonera transportaría, durante el ataque, a los jefes de la expedición, Newman y Ryder, y al teniente de navío A. R. Green, quien guiaría a las embarcaciones en las aguas bajas y difíciles del estuario del Loira.

El 25 de marzo, las fuerzas, con el nombre convencional de «Chariot», se reunieron en Falmouth. Los destructores *Atherstone* y *Tynedale*, del tipo *Hunt*, constituirían la escolta hasta la noche, casi hasta el momento del ataque. Ryder estableció temporalmente su puesto de mando a bordo del *Atherstone*. La fecha establecida era el 27 de marzo; pero como todo estaba ya preparado y existía la posibilidad de que cambiarse el tiempo, Ryder logró que se le permitiera anticipar en un día el principio de la acción.

Empieza la incursión

A las 14 horas del día siguiente, bajo un límpido cielo y acompañados por varios *Spitfire*, las lanchas que transportaban al comando zarparon de la bahía de Falmouth, seguidas una hora más tarde por los destructores. En total, los hombres embarcados eran 611.

En las primeras fases del viaje, Ryder las hizo navegar rápidamente por alta mar, a fin de que no pudieran ser avistadas desde tierra, y al alba del 27 de marzo ya habían rebasado Saint-Nazaire. A las 7 horas avistaron la torreta de un *U-Boot* a 7,5 millas de distancia. El *Tynedale* abrió fuego a 4600 m y el *U-Boot* se sumergió precipitadamente. Volvió de nuevo a la superficie cuando las cargas de profundidad del destructor estallaron muy cerca del submarino, y entonces el *Tynedale* abrió fuego otra vez; pero el *U-Boot* se sumergió una vez más y se perdió su rastro. Cinco horas y media más tarde volvió a emerger y entonces señaló al mando del grupo occidental alemán: «06,20, tres destructores, diez lanchas motoras, 46° 52' N, 5° 48' ruta oeste».

Por la tarde, mientras la formación se aproximaba a la costa francesa, el cielo se nubló. A las 20 horas reinaba una profunda oscuridad, y fue entonces cuando los destructores de escolta se alejaron. Newman, Ryder y sus colaboradores más directos pasaron a una cañonera, que se situó a la cabeza de la columna. En el mástil de cada embarcación ondeaba ahora una bandera alemana; faltaban todavía 75 millas: cinco horas y media...

A las 22 horas brilló en la oscuridad un minúsculo punto blanco de luz, y 15 minutos más tarde las unidades se deslizaban más allá de la masa sombría del submarino *Sturgeon*, que actuaba de punto de referencia en la entrada del estuario del Loira.

En aquel preciso momento, 35 bombarderos *Whitley* y 25 *Wellington* despegaban en Inglaterra y se dirigían a Saint-Nazaire. Diez de los *Whitley* bombardearían las proximidades de la Forme Écluse desde las 23 a las 0,30 horas, y los *Wellington* atacarían el extremo septentrional del dique de Penhouet y los astilleros adyacentes hasta las cuatro.

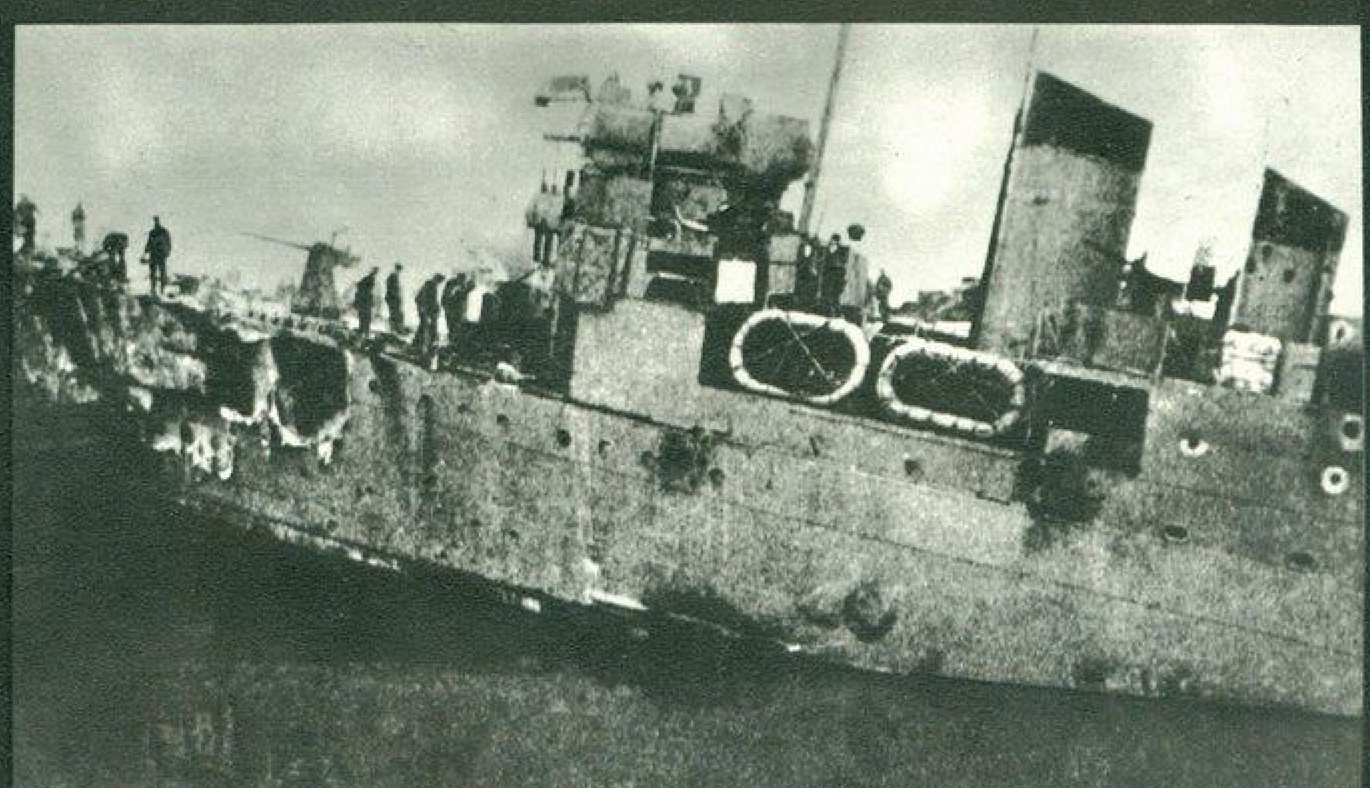
La primera oleada llegó a las 23,30 y se encontró con una densa barrera antiaérea. Se arrojaron algunas bombas; pero después, los pilotos, obligados a seguir las órdenes recibidas, se encontraron perplejos y confusos, pues la capa de nubes había bajado y se encontraba muy por debajo de los 1800 metros, altura máxima que les habían ordenado observar. Acabaron por volver a sus bases sin haber comprendido el verdadero objetivo de su misión. Pero el comportamiento de aquellos aviones, sobrevolando los objetivos, había sido tan insólito que despertó las sospechas del capitán de navío Mecke, que mandaba la brigada antiaérea de la Marina alemana. Hacia media noche indicó a todos los puestos de mando de la *Wehrmacht*: «El comportamiento del enemigo es inexplicable y hace sospechar que está intentando un lanzamiento de paracaidistas». Ordenó a los sirvientes de los cañones que permaneciesen alerta en sus puestos y en particular que fijasen su atención en dirección del mar.

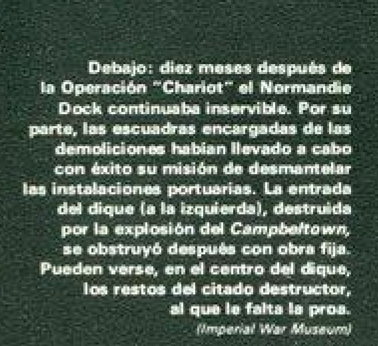
Entre tanto, la formación de Newman, protegida por la misma niebla y nubes que habían impedido el bombardeo, entró en el estuario del Loira a las 0,30 horas del sábado 28 de marzo. Por dos veces, el *Campbeltown* chocó con unos bajíos y su velocidad disminuyó a 5 nudos; no obstante, siempre consiguió volver a aguas más profundas. Bajo cubierta ya se habían puesto en acción las espoletas, y el ácido estaba corroyendo lentamente el metal.

A las 1,20 horas la cañonera que iba al frente de la formación pasó ante la torre de Les Morées. De pronto, desde la izquierda, un reflector alumbró la formación con luz cegadora. A proa y a estribor unas señales luminosas requirieron la identidad de los buques, y dos ametralladoras de 20 mm dispararon al aire como advertencia.

El marinero de primera Pike, experto en el sistema alemán de señales, levantó una lámpara *Aldis* y empezó a transmitir un largo y complicado mensaje, comunicando que la formación estaba entrando en el puerto obedeciendo órdenes superiores. Como había recibido la llamada simultáneamente desde dos direcciones, Pike

El destructor *Campbeltown*, ex *Buchanan* de la Marina de Estados Unidos, se empleó, tras las pertinentes modificaciones, para hacer saltar la esclusa del Normandie Dock. Cuando, ocho horas después del choque, estallaron las cargas colocadas a proa, murieron unos 400 alemanes de los que habían subido a bordo del buque, así como los que combatían en las proximidades.
(Imperial War Museum)





Debajo: diez meses después de la Operación "Chariot" el Normandie Dock continuaba inservible. Por su parte, las escuadras encargadas de las demoliciones habían llevado a cabo con éxito su misión de desmantelar las instalaciones portuarias. La entrada del dique (a la izquierda), destruida por la explosión del *Campbeltown*, se obstruyó después con obra fija. Pueden verse, en el centro del dique, los restos del citado destructor, al que le falta la proa.
(Imperial War Museum)

interrumpió el mensaje que estaba transmitiendo con un perentorio «esperad», y comenzó a transmitirlo desde el principio en respuesta a la otra demanda. Mientras tanto, la velocidad de los buques aumentó; y con ello, los recelos de los alemanes se convirtiron en certidumbre. Ryder disparó entonces con una pistola *Verey* una señal de reconocimiento, que el Servicio de Información le había indicado; pero los alemanes observaron que la tonalidad del rojo no correspondía al suyo y no se dejaron engañar: así, a las 1,28 horas, todos los cañones alemanes abrieron fuego y los británicos respondieron. Se arriaron las banderas alemanas de las vergas y se sustituyeron con banderas blancas.

Como el *Campbeltown* era el buque mayor, en seguida lo tomaron como objetivo principal. Un proyectil que cayó en el puente de proa destrozó la pieza de doce libras, junto con los morteros y sus servidores; al mismo tiempo, el fuego enemigo empezó a diezmar a los hombres del comando, apiñados en un espacio muy restringido. Bajo cubierta, los proyectiles atravesaban el casco de parte a parte, sembrando la confusión entre la tripulación. A pesar de ello, el comandante de la unidad, capitán de corbeta S. H. Beattie, localizó el objetivo al que debía apuntar: el faro en la extremidad del muelle viejo. Lo rebasó a 20 nudos y dio la orden: «Dispuestos para el choque».

A unos 200 metros de la entrada del dique, medio cegado por los reflectores; Beattie percibió la masa oscura de la compuerta; la cañonera que llevaba a bordo a Newman y a Ryder viró entonces a estribor para dejar paso libre al *Campbeltown* y a la 1,34 horas, con la mitad de los hombres a bordo muertos o heridos, el destructor rompió una red antitorpedos y se abatió sobre la esclusa exterior.

Las escuadras de demolición empiezan su trabajo

Seis minutos después de que el *Campbeltown* descargara su golpe, Newman y su grupo desembarcaron en la parte vieja y corrieron hacia el edificio escogido como puesto de mando. Se oía el trepidar de las ametralladoras y las secas explosiones de las granadas.

Sobre Newman y sus hombres caía un intenso fuego de artillería. El sargento primero Haines, que había logrado desembarcar a sus hombres indemnes de una de las lanchas, emplazó al descubierto un mortero de 51 mm, mientras los hombres respondían al fuego enemigo con un fusil ametrallador *Bren* y con fusiles automáticos *Thompson*.

Le correspondía ahora al comandante Pritchard –oficial que mandaba las escuadras de demolición– inutilizar la esclusa meridional. Desembarcó en el muelle viejo, con una escuadra de protección y un grupo de demolición, al mando del teniente Waldon, quien debía destruir el puente en la extremidad norte de la esclusa. Pritchard y sus hombres llegaron primero y, como no le correspondía a él ocuparse del puente, ordenó al cabo Maclagen que colocase cargas explosivas entre los cascos de dos remolcadores atracados al muelle. Los otros tres hombres disparaban para proteger a los dos gastadores; poco después sonaron dos explosiones, a las que siguió un fuerte silbido, lo que indicaba que las salas de calderas de los remolcadores habían sido invadidas por el agua.

Las cargas que llevaban los otros tres hombres se colocaron bajo el puente, pues se dieron cuenta de que el otro grupo de demolición no había llegado. Pritchard fue corriendo a la ciudad vieja en busca de la escuadra que faltaba, a la que no encontró, y mientras volvía hacia el puerto se encontró frente a un alemán. Maclagen, que lo seguía, abatió al alemán con una descarga de metralleta; pero Pritchard, probablemente alcanzado por un bayonetazo, cayó con él. Antes de morir, Pritchard ordenó a Maclagen que fuera al puesto de mando de Newman; cuando se dirigía allí, Maclagen encontró el cadáver del teniente Walton, cuyo grupo, junto con la escuadra de protección, bajo un intenso fuego de artillería, había intentado alcanzar y destruir el puente. Los alemanes estaban triunfando en el combate trabado al sur del viejo acceso a la ciudad.

Pero al norte las cosas andaban de un modo distinto, pues los hombres del comando que resultaron ilesos a bordo del *Campbeltown* habían entrado en acción. Asentamientos de piezas y de reflectores se tomaban al asalto y se destruían las armas: los cañones se inutilizaron con cargas explosivas; luego el grupo acudió a defender el puente, a través del cual deberían retirarse todos los hombres del *Campbeltown*.

El teniente Chant y cuatro sargentos se encargaron de hacer saltar por los aires la cabina de bombeo. A Chant lo habían herido en la rodilla antes de desembarcar del *Campbeltown*, y a uno de los sargentos, gravemente herido, lo tenían que llevar en brazos. Pero nada impidió que se colocaran las cargas explosivas en la cabina de bombeo; la explosión que siguió derrumbó el pavimento de la cabina y toda la maquinaria de mando se hundió con él.

El local en el que se hallaba la maquinaria para la maniobra de la esclusa, destruida por el *Campbeltown*, había sido ya volado por el teniente Smalley y cuatro hombres que lo acompañaban; pero, en el otro extremo del dique, se desarrollaba un duro combate. La escuadra de demolición que debía destruir el mecanismo de la esclusa septentrional había colocado ya sus cargas, pero la explosión se retrasó porque otras escuadras intentaban aún colocar las suyas. Haciendo la situación más peligrosa todavía, seis ametralladoras de 20 mm, emplazadas en tierra, más las piezas de seis embarcaciones en el dique, hacían fuego sobre el grupo. Finalmente se colocaron las cargas mayores, y desde lo alto de la esclusa se suspendieron en el dique otras 12 cargas de 8 kg.

El sargento Carr, que había llevado a cabo este trabajo, dándose cuenta de que ya quedaba poco tiempo, tomó sobre sí la responsabilidad de la destrucción de la esclusa septentrional; alejó a sus hombres e hizo estallar las cargas. El agua entró en el dique a través de la brecha producida por la explosión. Al retirarse, el teniente Purdon hizo saltar el local de las máquinas de maniobra de la esclusa. Se había completado así la demolición en la zona del dique.

Confusión en el río

A Newman, el éxito de la operación le parecía evidente a medida que las escuadras regresaban y le referían la marcha de sus operaciones. Smalley había vuelto y salió de nuevo. Chant estaba a salvo con su grupo; en cuanto a los hombres que actuaron en la esclusa septentrional iban llegando uno tras otro. Purdon informó sobre el éxito de su operación. El último en llegar fue Montgomery, quien informó: «Ya estamos aquí comandante. Todas las operaciones de demolición se han llevado a término. ¿Debo embarcarme ahora o puedo ir a buscar a Bill Pritchard?»

«¿Embarcarse? –preguntó un oficial junto a él–. «Eche una ojeada al río».

«¡Cristo! –exclamó alguien en el silencio que siguió–. ¿Son las nuestras?».

El río se había transformado en una masa de gasolina en llamas, en la que flotaban los restos de ocho lanchas motoras y de la lancha torpedera del alférez de navío Wynn.

Muchas de las embarcaciones habían sido incendiadas incluso antes de que el *Campbeltown* chocase contra la esclusa. Pero dos de las lanchas de la columna de la derecha lograron penetrar en el viejo acceso y la primera de ellas esperó al teniente Smalley y a su grupo de demolición para tomarlos a bordo antes de volver al río. Mas la zona estaba iluminada por los reflectores y por la gasolina incendiada, y esta lancha se incendió a su vez cuando fueron alcanzados sus depósitos.

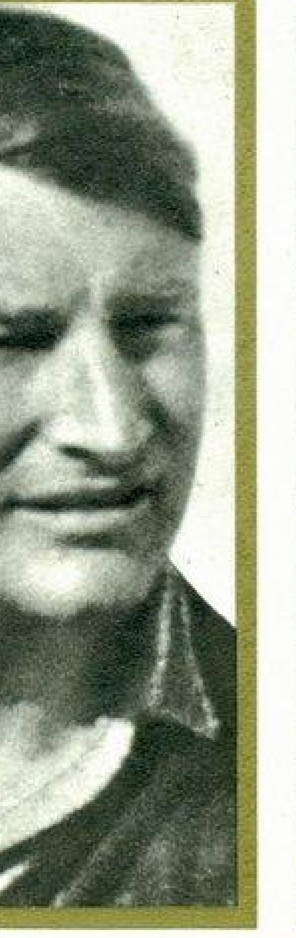
La última de las lanchas motoras de la derecha, tras haber desembarcado al sargento primero Haines y a sus hombres, tomó a bordo 30 de los miembros de la tripulación del *Campbeltown* y se apresuró a volver a la desembocadura del río. Allí la alcanzó una granada disparada por las baterías costeras y sólo quedaron tres supervivientes.

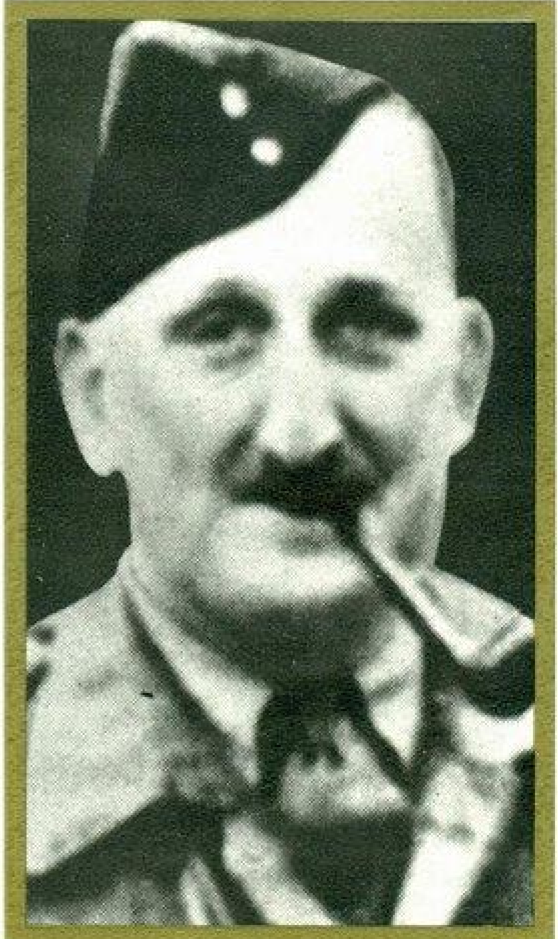
Únicamente una de las lanchas de la izquierda logró desembarcar su comando: el del ya citado comandante Pritchard con su grupo de demolición; pero también esta lancha fue alcanzada cuando volvía al centro del río y saltó por los aires.

Wynn mantuvo deliberadamente su embarcación al final de la formación, sabiendo que una vez que se hubiese trabado la batalla, sólo su gran velocidad podría salvarla de la destrucción.

Con el *Campbeltown* incrustado en la esclusa externa, Wynn no podía entrar en la Forme Écluse y torpedear la esclusa interna (puerta norte); pero Ryder, que estaba a punto de descender a tierra para verificar si las cargas de autohundimiento del destructor funcionaban bien, ordenó a Wynn que usase sus torpedos de explosión retardada contra la esclusa exterior del viejo acceso, que embarcase otros marineros del *Campbeltown* y volviera luego a la base. Los torpedos alcanzaron su objetivo, y a continuación, tomando a bordo 16 hombres del *Campbeltown*, la lancha torpedera se lanzó a 40 nudos por el río.

Pero, movido por la compasión, Wynn hizo parar de improviso los motores y volvió atrás para recoger a dos hombres de una embarcación cubierta de nafta; y fue en





Izquierda: capitán de fragata Ryder, comandante de la fuerza naval destinada a la incursión de Saint-Nazaire. Derecha: coronel Newman, comandante del destacamento de asalto encargado de destruir las instalaciones portuarias. *(History of the Second World War)*



Algunos hombres de las unidades navales británicas hechos prisioneros. El precio pagado por la incursión fue muy elevado; pero se logró el objetivo, pues los alemanes ya no pudieron utilizar el Normandie Dock como dique seco. *(Bibliotek für Zeitgeschichte)*

aquel momento cuando un proyectil de grueso calibre alcanzó su lancha y la incendió. Wynn, privado de conocimiento, fue alejado de las llamas por el cabo de máquinas Lovegrove, quien lo sostuvo durante horas en el agua hasta que logró subirlo a una balsa. De los 16 hombres que había a bordo sólo sobrevivieron cuatro.

Cuando Ryder hubo comprobado que el *Campbeltown* estaba hundiéndose, alcanzó la cañonera e intentó ponerse en contacto por radio con Newman; pero sin lograrlo. A las 2,30 horas, aproximadamente, ordenó al teniente de navío Curtis que avanzase a lo largo del río para poder valorar la situación general.

Lo que pudo observar era catastrófico. Las únicas operaciones que aún estaban en curso se desarrollaban en medio del río, donde una de las lanchas motoras corría valientemente en ayuda de otra, y ambas eran objeto del preciso tiro del cañón del muelle viejo. Ryder ordenó entonces a la cañonera que se aproximase al muelle e intentase silenciar el cañón; pero justamente en aquel momento las dos lanchas saltaron por los aires. Aunque demasiado tarde ya, la cañonera dobló el faro, y, desde una posición descubierta en el puente de proa, el marinero de primera Savage lanzó varias granadas dentro de la torreta de cemento. Solos ya en el río, rodeados de muertos y de moribundos, Ryder y su tripulación se dirigieron al mar abierto, perseguidos aún por los proyectiles. Una esquirla de granada pasó a través del puente de proa y mató al marinero Savage. Después la cañonera se alejó. El río quedó desierto.

Los hombres que quedaron en tierra se dividieron en pequeños grupos e intentaron huir por el campo; pero los alemanes los apresaron. Uno de los supervivientes era el capitán de corbeta Beattie, quien había sido recogido por un pesquero alemán cuando su lancha saltó por los aires. Poco después de las 10 fue interrogado cortésmente por un oficial del Servicio de Información alemán, quien hizo observar con aire de superioridad: «Vuestros jefes, evidentemente, no sabían lo robusta que es esta esclusa. Era inútil intentar hacerla pedazos con un frágil destructor».

En aquel momento una enorme explosión rompió las ventanas del edificio en el que se desarrollaba el diálogo y una gran nube negra brotó del *Campbeltown*. La esclusa se desintegró y una enorme masa de agua se volcó en el interior del dique, arrastrando consigo al destructor hasta la mitad del mismo.

«Ésta, diría yo, es la prueba de que no habíamos valorado tan bajo la fuerza de la esclusa», repuso Beattie. El lunes siguiente, a las cuatro de la tarde, el primero de los torpedos de explosión retardada lanzados por Wynn estalló en el viejo acceso; y una hora más tarde estalló el segundo. La operación «Chariot» se había completado.

De las 18 embarcaciones que penetraron en el estuario del Loira, únicamente dos lanchas motoras volvieron sanas y salvas a Inglaterra; y de los hombres embarcados, 169 murieron en la lucha.

Pero su sacrificio no fue inútil: la Forme Écluse no volvió a ser utilizada por los alemanes y el *Tirpitz* no se lanzó nunca a través del Atlántico.

1942

10 de enero: los Aliados crean un mando combinado en el Pacífico: el ABDA. Se nombra al general sir Archibald Wavell comandante supremo del mismo.

11 de enero: los japoneses inician su campaña en las Indias holandesas, atacando Tarakan y Manado, que caen pocos días después.

23 de enero-9 de febrero: los japoneses continúan su avance y conquistan Balikpapan, Kendari, Ambon, Ulin y el puerto de Macasar.

15 de febrero: Singapur se rinde a las fuerzas japonesas.

18-19 de febrero: batalla del estrecho de Lombok: los Aliados consiguen averiar dos destructores japoneses y un buque de transporte; pero los nipones hunden un destructor holandés y causan daños a un crucero ligero.

27 de febrero: batalla del mar de Java. Buques aliados se enfrentan con una fuerza naval japonesa superior en un intento de impedir la invasión de Java; las pérdidas aliadas son graves y la invasión se produce igualmente aunque con un día de retraso a causa de la intervención aliada.

8 de marzo: el Gobierno de las Indias holandesas, después de una entrevista con el comandante en jefe japonés, decide la rendición incondicional.



La conquista del sector meridional por parte de los japoneses fue un brillante éxito militar; en el mapa se representan las direcciones de sus diversos ataques a las Indias holandesas y a las Filipinas. Las Indias holandesas constituían para el Japón un objetivo muy codiciado: se trataba de un territorio estratégicamente importante y muy rico en materias primas. El plan de invasión japonés preveía un ataque desencadenado en tres direcciones: una fuerza occidental conquistaría Sumatra y Java; una fuerza central, Borneo, y una fuerza oriental, las Célebes, Timor y Bali. Al mismo tiempo se llevaba a cabo la campaña de Malasia, que pronto se extendería a Birmania. Todas estas brillantes ofensivas japonesas, efectuadas con fuerzas de entidad limitada, inferiores generalmente a las de los defensores, se apoyaban recíprocamente. El resultado fue que, a los cinco meses del ataque a Pearl Harbor, Japón había conquistado las ambicionadas zonas petrolíferas del sector meridional y se preparaba para invadir Australia.

LA CAIDA DE LAS INDIAS HOLANDESAS

F. C. van Oosten, capitán de corbeta

El avance japonés hacia el Sur fue aún más rápido de lo que había previsto el Mando Imperial de Tokio; ahora los nipones estaban preparados para ocupar las Indias holandesas, abundantes en materias primas, tan indispensables para la economía de guerra del Japón. El autor de este capítulo, que comenzó su carrera en la Marina de las Indias holandesas, describe el rápido avance japonés y los desesperados intentos de los aliados por detenerlo.

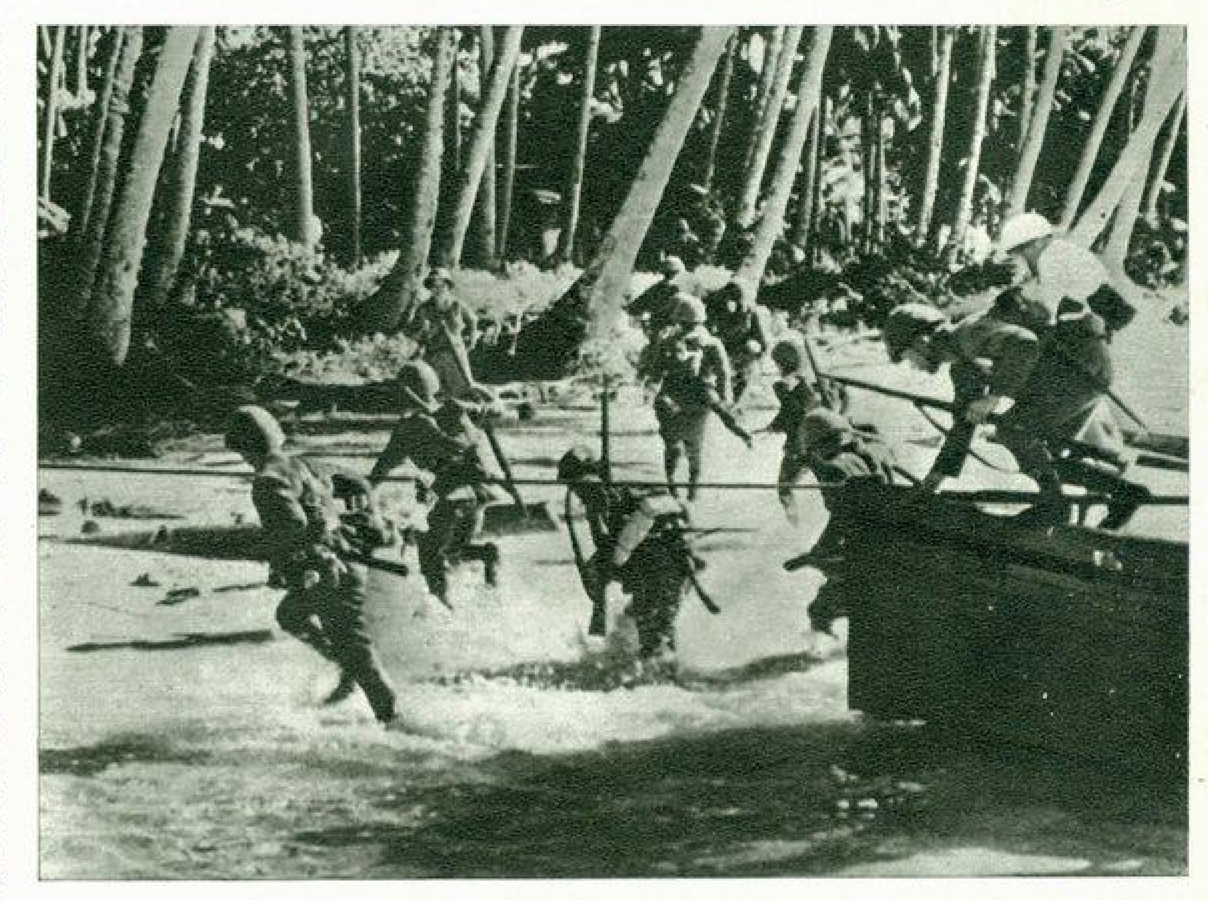
Al amanecer del día 10 de enero de 1942 la situación en las Indias holandesas no se presentaba nada prometedora. El avance de los japoneses hacia el Sur había sido muy rápido, más rápido incluso de lo que había previsto el Mando Imperial de Tokio, y no cabía la menor duda de que cuando Borneo septentrional británico, Davao y Joló cayeran en manos japonesas el próximo objetivo sería aquel archipiélago del imperio colonial holandés, donde se encontraban las valiosísimas materias primas (especialmente petróleo) tan necesarias para que Japón pudiera proseguir la guerra.

El plan japonés preveía un triple ataque contra las Indias holandesas:

- una *Fuerza Occidental*, concentrada en la bahía de Cam Ranh, atacaría Sumatra meridional, Banka y Palembag, y después Java occidental;
- una *Fuerza Central*, concentrada en Davao, conquistaría Tarakan, Balikpapan, Bandjarmasin y Java oriental;
- una *Fuerza Oriental*, asimismo concentrada en Davao, conquistaría Manado, Kendari, Ambon, Macasar, Timor y Bali.

El día 10 de enero, el general sir Archibald Wavell llegó a Java, y los Aliados instituyeron entonces su primer mando combinado en el Pacífico. En el transcurso de una conferencia celebrada por la tarde en Batavia, se examinó la situación general en el Pacífico sudoccidental y se constituyó la organización inicial del mando ABDA (American, British, Dutch, Australian; americano, británico, holandés y australiano). El general Wavell asumió el mando supremo; el almirante T. C. Hart (de la Marina estadounidense) el de las fuerzas navales (Flota ABDA); el teniente general H. ter Poorten (holandés) asumía el mando de las fuerzas de tierra (Ejército ABDA), y el mayor general L. H. Brereton (Estados Unidos) ostentaría el mando de las fuerzas aéreas (Aviación ABDA). Desde el punto de vista holandés, el hecho de que se hubiese nombrado tan sólo a uno de sus jefes para formar parte del ABDA era una desilusión. Las Indias holandesas eran sin duda el más rico y más importante, desde el punto de vista estratégico, de todos los territorios de la zona del ABDA; además, los holandeses conocían aquellos mares suyos mucho mejor que sus aliados, y no obstante no se confió a ninguno de sus oficiales el mando superior de las fuerzas navales. Un cambio importante ordenado por el ABDA fue disponer que la Aviación naval holandesa, que tenía sus bases en la costa, pasara al mando de la Aviación; de este modo la Marina perdía sus «ojos», y se perdía también el valioso adiestramiento de cooperación entre buques y aviones, llevado a cabo en tiempos de paz.

A mediodía del 15 de enero, el mando del ABDA entró oficialmente en funciones en Batavia, con el cometido estratégico general de mantener la barrera malaya a lo largo de la línea Malasia-Sumatra-Java-Islas menores de la Sonda-Australia.



Tropas japonesas desembarcan al norte de Borneo. La operación, que se llevó a cabo entre diciembre de 1941 y enero de 1942, fue seguida, tras un breve intervalo, por la invasión de la zona meridional de la isla, efectuada por la fuerza central japonesa el 11 de enero de 1942. (Sado-Opera Mundi)

El 18 del mismo mes el puesto de mando se trasladó a Lembang, cerca del Bandung, donde estaba más protegido de los ataques aéreos y navales, y algunos días después también la Aviación ABDA se trasladó a Bandung, cambio motivado por la escasez de alojamiento.

El 24 de enero, a petición del general Wavell, se amplió la circunscripción del ABDA, para incluir en ella Port Darwin y la costa noroccidental de Australia, con el fin de impedir posibles desembarcos japoneses que les permitieran establecer una base aérea.

Los primeros síntomas de la esperada invasión japonesa se habían producido el 7 de enero, cuando dos de la fuerzas de invasión niponas partieron de Davao. La fuerza oriental atacaría Manado, mientras que la central se movería hacia Tarakan, después de una sistemática preparación a base de bombardeos que duraban desde la víspera de Navidad. El día 10 de enero, los aviones holandeses con base en Tarakan avistaron 16 buques de transporte con su correspondiente escolta, de los que más tarde se supo que constituían la fuerza central.

En las primeras horas de la mañana del día 11 de enero los japoneses desembarcaron en tres puntos distintos y después de un día y medio de duros combates, en los que los defensores sufrieron graves pérdidas, alcanzaron y ocuparon sus objetivos principales: el aeropuerto y los yacimientos petrolíferos.

Mientras tanto, antes de medianoche del 10 de enero, la fuerza oriental había alcanzado la parte nororiental de las Célebes, y antes del amanecer los japoneses desembarcaron en cinco puntos. Aviones holandeses, americanos y australianos atacaron a la escuadra de invasión frente a Kema; pero, a excepción de la pérdida de un *Catalina* holandés, los resultados del combate fueron insignificantes. Durante los dos días que siguieron, los japoneses desembarcaron tropas especiales de Marina aerotransportadas al sur del lago Tondano, en las proximidades del aeródromo de Langoan. Manado cayó muy pronto, y el 13 de enero todas las posiciones clave en torno a Tarakan y a Manado estaban ya en manos niponas. Entonces los japoneses prepararon la acción siguiente, es decir, el avance de la fuerza oriental sobre Kendari y el de la fuerza central sobre Balikpapan, que, al igual que Tarakan, tenía una importancia vital por el petróleo y las minas de carbón situadas más al Norte.

El 21 de enero las fuerzas japonesas dejaron Tarakan, y aquella misma tarde sus buques se detuvieron cerca de Balikpapan. Había perdido uno de los navíos de la escuadra, el *Nana Maru*, hundido durante el viaje hacia el Sur por bombarderos *Glenn Martin* de la Aviación estadounidense; y antes de medianoche perdieron otro, que fue torpedeado, mientras estaba fondeado, por el submarino *K-18*. Aquella misma noche, la Marina de los Estados Unidos atacó a los buques japoneses en su fondeadero; para ello se emplearon cuatro destructores anticuados, «de cuatro chimeneas», el *John D. Ford*, el *Pope*, el *Parrott* y el *Paul Jones*. Las llamas del incendio de las instalaciones petrolíferas de Balikpapan ayudaron a los destructores a acercarse a gran velocidad al fondeadero: los buques japoneses, destacando claramente sobre el horizonte iluminado por las llamas, constituían un objetivo muy visible. Entre las tres y las cuatro, en el primer combate de superficie que buques de guerra americanos libraban desde el año 1898, los destructores hundieron tres buques de transporte y averiaron una unidad de patrulla. Sin embargo, a pesar de este modesto éxito inicial aliado, el avance japonés no se retrasó ni un día. Entre las 3 y las 6,30 del 24 de enero los japoneses desembarcaron sus tropas en dos puntos y muy pronto el comandante de la guarnición de Balikpapan recibió, del mando de Bandung, la autorización para retirarla.

Al mismo tiempo, la fuerza oriental había avanzado a idéntico ritmo que la central; sus tropas embarcaron, según los planes preestablecidos, el día 21 de enero en la isla de Banka, al norte de las Célebes, partiendo en seis buques de transporte en dirección a Kendari. Esta ciudad ya había llamado la atención de los japoneses en 1940, cuando a unos 10 km al oeste de la misma se construyó un aeródromo, el mejor de las Indias holandesas. La fuerza de invasión fondeó el día 24 de enero, a las tres de la madrugada, aproximadamente, y las tropas desembarcaron al amanecer. Encontraron muy poca resistencia, y aquel mismo día ocuparon el aeródromo. Desde Kendari, el sector oriental de Java ya dentro del radio de acción de los bombarderos nipones.

El siguiente objetivo establecido por los japoneses era Ambon, defendida por fuerzas australianas y por unidades del ejército holandés de las Indias occidentales. Antes de la invasión, también se sometió a esta isla al acostumbrado bombardeo de preparación para el desembarco. El 16 de enero, cuatro escuadrones, de ocho bombarderos y cuatro cazas cada uno, aparecieron sobre la isla y causaron daños en la base de hidroaviones, situada en Halong, donde había aparatos holandeses, australianos y americanos. Los *Catalina* holandeses y americanos tuvieron que retirarse a Surabaja. Después, el 24 de enero, mientras fuerzas japonesas estaban desembarcando en Kendari, aviones despegados de los portaaviones *Soryu* y *Hiryu*, en su primera misión después del ataque a Pearl Harbor, bombardearon Ambon. Al día siguiente, nueve bombarderos japoneses destruyeron los hangares y los depósitos de carburante del aeropuerto de La-ha y, el día 26, cuando fueron averiados unos cuatro aviones más durante otra incursión, las autoridades decidieron retirar los que aún se hallaban operativos.

Las fuerzas japonesas destinadas a la invasión de Ambon embarcaron en Davao el 27 de enero y fondearon tres días después frente a las costas septentrional y meridional de la isla. Los invasores atacaron en el transcurso de la mañana del 31 de enero, encontrando muy poca resistencia, y conquistaron la ciudad de Ambon al atardecer del mismo día. A partir de entonces, los japoneses consiguieron éxitos diarios, casi con monótona regularidad: el día 1 de febrero obligaron a rendirse a tropas australianas que defendían una batería costera; el 2 ocuparon el aeropuerto de La-ha, y al día siguiente la isla estaba ya casi completamente en manos japonesas. La única excepción era una bolsa de resistencia en la parte norte de la misma, donde dos pequeñas unidades de infantería efectuaron durante cuatro días intensas operaciones de guerrilla, hasta que, por último, también se las obligó a rendirse. Las pérdidas sufridas por los japoneses durante la invasión de la isla se limitaron a un dragaminas hundido y otros dos averiados mientras cruzaban un campo de minas en la bahía de Ambon. El 5 de febrero, los japoneses comenzaron a trasladar sus propios aviones a Ambon, extendiendo todavía más de este modo el área en la que podían ejercer su superioridad aérea.

La fuerza central, que había ocupado ya Balikpapan, estaba conquistando en aquellos momentos el aeropuerto de Ulin, a unos 25 km al sudeste de Bandjarmasin y cuya posición era mucho mejor para emprender una acción aérea contra Java. Recordando las pérdidas sufridas por su escuadra en la invasión de Balikpapan, los japoneses previeron pérdidas aún mayores para la conquista de Bandjarmasin, pues estaba más cerca de los aeropuertos holandeses de Java. En consecuencia, decidieron que el grueso de sus fuerzas procedería contra Bandjarmasin por tierra, protegido por la oscuridad, mientras otras fuerzas anfibias se desplazarían a lo largo de la costa, en medios de desembarco, y pondrían pie a tierra en un punto situado a 80 km al S-SE de Bandjarmasin. Esta fuerza salió de Balikpapan el 27 de enero, seguida tres días después por otros buques que transportaban las tropas destinadas al ataque terrestre y que desembarcaron en Tanahgrogot. Y mediante una acción efectuada en estrecha cooperación entre las fuerzas terrestres y las anfibias, tanto Bandjarmasin como el aeropuerto de Ulin fueron conquistados por los japoneses antes del 10 de febrero.

La última conquista nipona antes de llegar a la barrera malaya fue la posición de Macasar. El día 3 de febrero, los Aliados constituyeron una fuerza de asalto combinada, al mando del contraalmirante K. M. Doorman, cuya insignia ondeaba en el crucero *De Ruyter*, con el fin de atacar a los buques japoneses en el estrecho de Macasar. Esta acción formaba parte del plan general de hostigamiento de los buques japoneses, siempre que fuera posible, con el empleo de patrullas antisubmarinas, bombardeos de buques y bases navales e incursiones de submarinos en todas las ocasiones en que lo permitiera su cometido principal, que era el de escoltar los convoyes hasta Singapur. El 4 de febrero, esta fuerza de asalto combinada se dirigió hacia el estrecho de Macasar; pero fue bombardeada cerca de Kangean por 27 aviones japoneses, que averiaron ligeramente el *De Ruyter* y obligaron a los dos cruceros que formaban parte de la formación a refugiarse en Tjilatjap para efectuar unas reparaciones. Entonces el proyecto de defender Macasar mediante una operación naval se abandonó inmediatamente. El 6 de febrero las fuerzas de invasión salieron de Kendari, y dos días después, a medianoche, fondearon al sur de Macasar; por el camino sufrieron la pérdida de un destructor, que fue atacado y hundido por el submarino americano *S-37*.

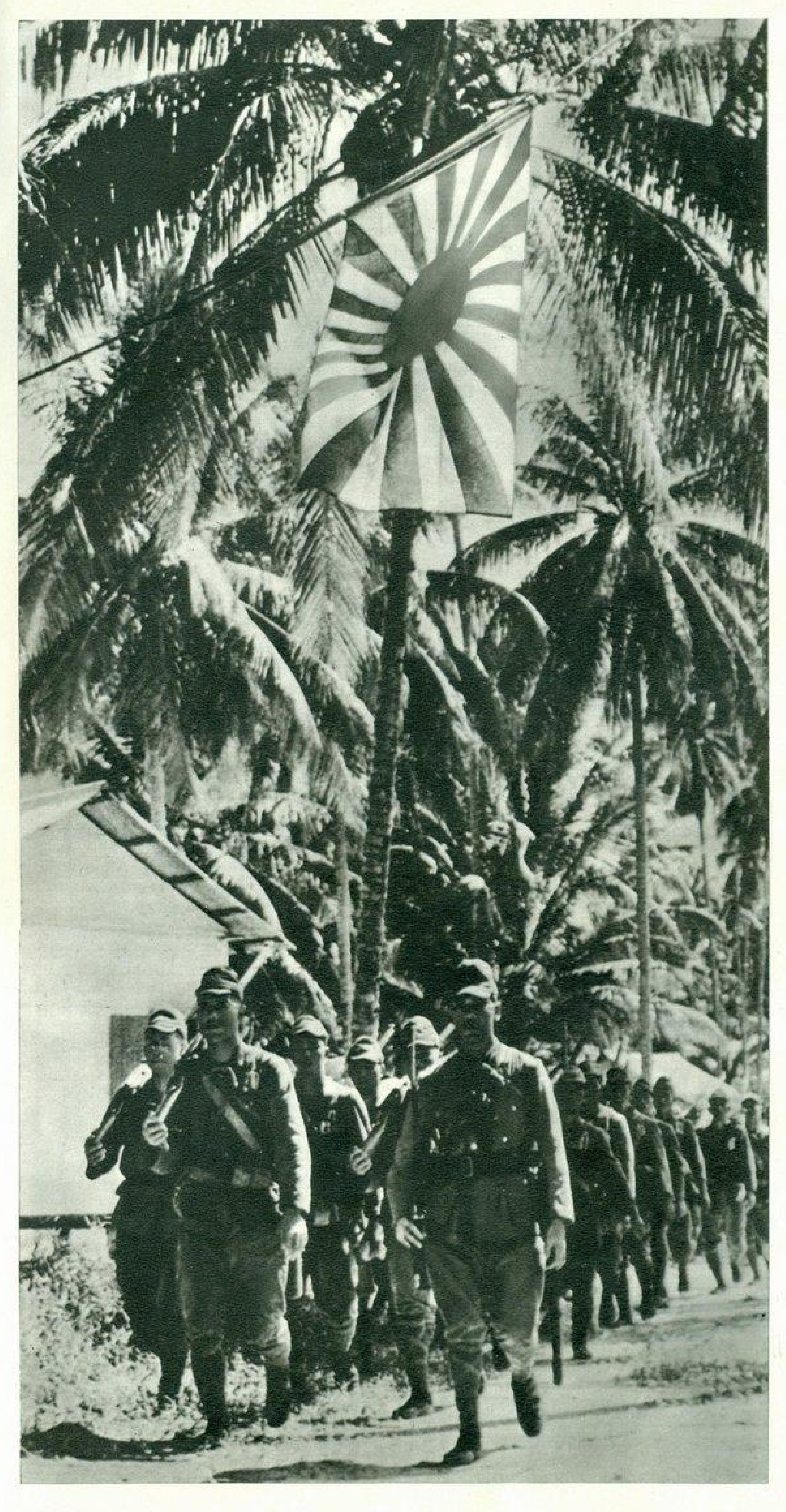
Las tropas desembarcaron el 9 de febrero, y el mismo día, también esta vez encontrando muy poca resistencia, ocuparon Macasar. Una vez más, las fuerzas holandesas de la defensa se retiraron hacia el interior y empezaron a desarrollar acciones de guerrilla.

Mientras tanto, la fuerza occidental se preparaba para el avance en el archipiélago occidental. Después de la caída de Balikpapan, únicamente les quedaba a los Aliados un yacimiento petrolífero, el de Palembang, situado en la costa oriental de Sumatra, donde se había hecho todo lo posible para incrementar la producción de petróleo y establecer organizaciones de tipo defensivo contra los japoneses.

El 27 de enero desembarcaron en territorio colonial holandés, en Pamanglat (Borneo), las primeras tropas japonesas de la fuerza occidental, y dos días después ocuparon Pontianak y el aeropuerto Singkawang II. El 11 de febrero, el grueso de la fuerza nipona salió de la bahía de Cam Ranh, y el 14 del mismo mes, a las 8,30 horas, los japoneses, atacando por primera vez la barrera malaya, lanzaron 700 paracaidistas en tres puntos distintos, cerca de Palembang. El mismo día, las fuerzas de la vanguardia desembarcaban en Banka y conquistaron, sin encontrar resistencia, el aeropuerto de Muntok.

Al amanecer, una parte de sus fuerzas se dirigió hacia Palembang, remontando el río Musi desde la desembocadura.

Las dos escuadras de invasión habían sido avistadas por submarinos y aviones aliados. En vista de ello, el mando de la Flota ABDA ordenó a la fuerza de asalto combinada que se reuniera en Oosthaven el día 13 de febrero, y que luego saliera hacia el Norte, a las 16 horas del día siguiente, y atacara a todas las fuerzas japonesas que hubieran penetrado en el mar de la China Meridional y cuya presencia se hubiera señalado frente a la costa oriental de Banka o de la costa occidental de Billiton. La fuerza de asalto combinada debía navegar por el estrecho de Gaspar, a lo largo de la costa septentrional de Banka, para volver después a Tandjung Periuk a través del estrecho de Banka. Pero sus intentos de interceptar las escuadras de invasión japonesa no consiguieron el resultado que se esperaba. En las primeras horas del 15 de febrero, el destructor holandés *Van Ghent* encalló y tuvo que ser hundido. Después, a las 9,20, un avión procedente de un portaaviones japonés avistó a los demás navíos de la fuerza de asalto y dos horas y media más tarde se desencadenó el ataque nipón. Como todos los aviones aliados disponibles estaban empeñados en la defensa de Palembang, era imposible prestar el menor apoyo aéreo a la escuadra aliada, y por ello, a las 13,20 horas, el almirante Doorman decidió retroceder.



La fuerza sufrió cinco ataques aéreos durante cuatro horas; pero, afortunadamente, no se perdió ningún barco. Sin embargo –y eso era lo más importante– los japoneses habían conseguido hacer fracasar el plan con el que los Aliados pensaban interceptar su escuadra de invasión. Esta última remontó el río Musi en el transcurso de la tarde del 16 de febrero. Pocas horas después, las tropas japonesas de vanguardia ocuparon Palembang, y en esta ocasión, aleccionados por la experiencia de Tarakan y Balikpapan, los japoneses consiguieron impedir la destrucción de algunas refinerías.

En todas las Indias orientales la situación iba empeorando rápidamente para los Aliados. El 15 de febrero –el llamado «domingo negro»– Singapur había capitulado, y el general Wavell se vio obligado a anunciar a los jefes de Estado Mayor combinado que la barrera malaya ya no se podía defender sin recibir refuerzos considerables, los cuales, evidentemente, no se podrían obtener, ya que el teatro de operaciones europeo tenía aún prioridad sobre los demás frentes. El 22 de febrero llegó la orden de disolver el mando del ABDA, y tres días después se constituyó otra organización. La defensa de las Indias holandesas parecía –y en realidad lo era– un cometido enorme y casi imposible de realizar; pero se decidió llevarlo a cabo por razones de política interna y continuar así hasta el final inevitable.

Después de la toma de Ambon, la fuerza oriental japonesa escogió como objetivo la isla de Timor. Tras cinco días de preparación a base de intensos bombardeos, las tropas japonesas embarcaron en Ambon el 17 de febrero. Poco antes de desembarcar, los nipones tomaron la precaución de proteger su flanco izquierdo, utilizando para ello todos los aviones disponibles en su nueva base de Kendari para bombardear Port Darwin, y asimismo apoyaron sus operaciones con aparatos de los cuatro portaaviones que navegaban a 220 millas al noroeste del puerto. El 20 de febrero, los japoneses, de acuerdo con los planes previstos, desembarcaron en Dili y al sur de Kupang, que ocuparon el mismo día. Simultáneamente lanzaron 307 paracaidistas cerca del aeropuerto de Penfui, efectuándose otros lanzamientos al día siguiente.

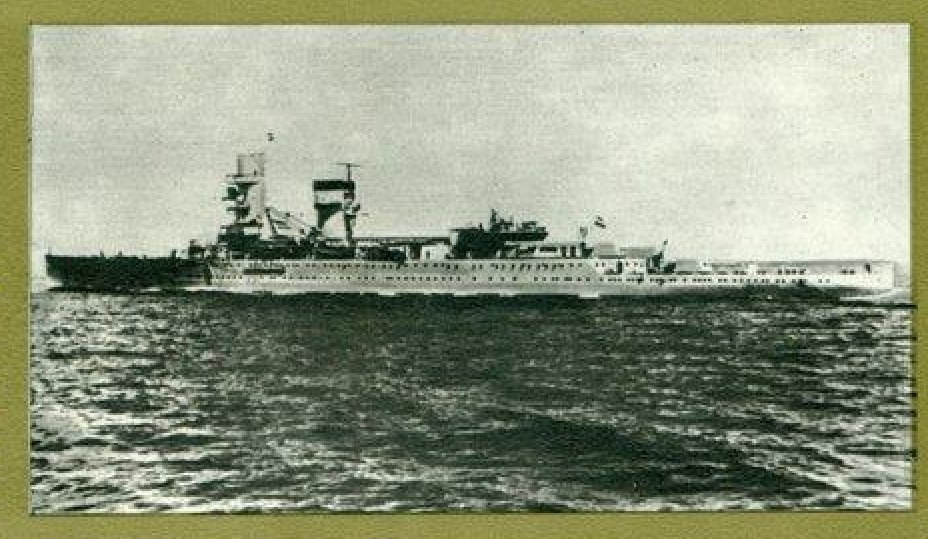
El ataque y la defensa se desarrollaron como en los casos anteriores. La resistencia, puramente formal, fue mucho más débil en Dili; pero los defensores se retiraron al interior y durante casi un año llevaron a cabo, con notable éxito, acciones de guerrilla contra los japoneses.

Las fuerzas destinadas a la conquista del siguiente objetivo japonés en las Indias orientales, Bali, habían salido ya del golfo de Lingayen el 5 de febrero y llegaron a Manado, pasando por Joló, el 15 de dicho mes. El 18 salieron hacia la costa oriental de Bali a bordo de dos buques de transporte; fondearon, según lo previsto, cerca de Sanur, sin encontrar resistencia alguna; la tarde del 19 de febrero conquistaron al fin el aeródromo de Denpasar.

La única resistencia de alguna importancia que opusieron los Aliados en Bali fue un ataque de la fuerza de asalto combinada contra la escuadra de invasión japonesa. Un grupo de esta fuerza tenía órdenes de reunirse en Tjilatjap y lanzar el primer ataque a las 21,30 horas del 19 de febrero, aproximadamente; un segundo grupo saldría de Surabaja y atacaría unas cuatro horas después, y un tercero, constituido por lanchas torpederas, les seguiría.

El primer grupo, formado por los cruceros *De Ruyter* y *Java* y por los destructores *Piet Hein*, *Ford* y *Pope*, con los cruceros navegando bastante ade-

Desfile de tropas japonesas en Kendari. El día 24 de enero de 1942 las fuerzas niponas desembarcaron en las Célebes, donde, arrollando la débil resistencia aliada, conquistaron rápidamente el importante aeródromo situado a 10 km al oeste de Kendari. A partir de entonces, Java quedaba ya dentro del radio de acción de los japoneses. (Sado-Opera Mundi)



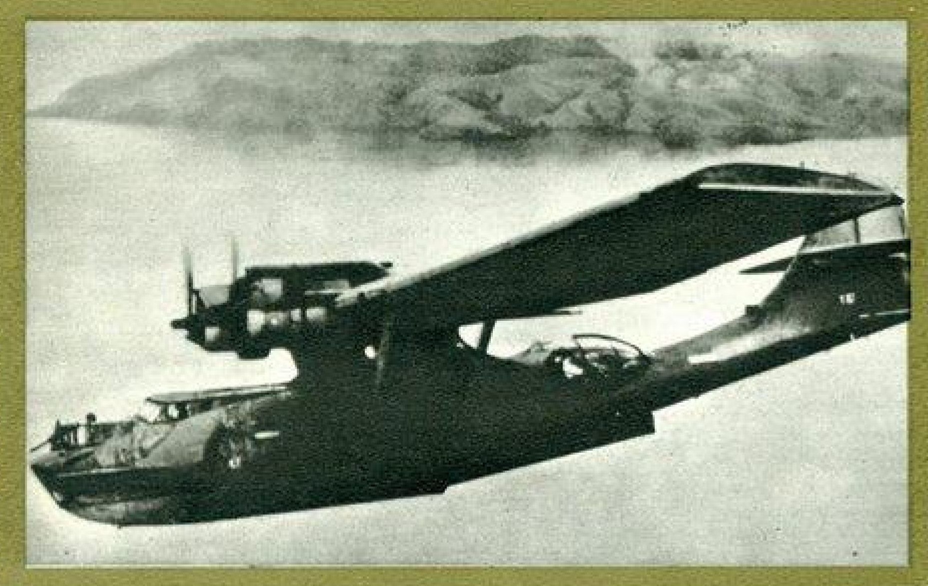
El crucero ligero de la Escuadra holandesa *De Ruyter*, buque insignia de Doorman, provisto de armamento ligero de 150 mm. En el transcurso de la batalla del mar de Java, alcanzado por los torpedos japoneses, fue hundido.
(Koninklijke Marine)



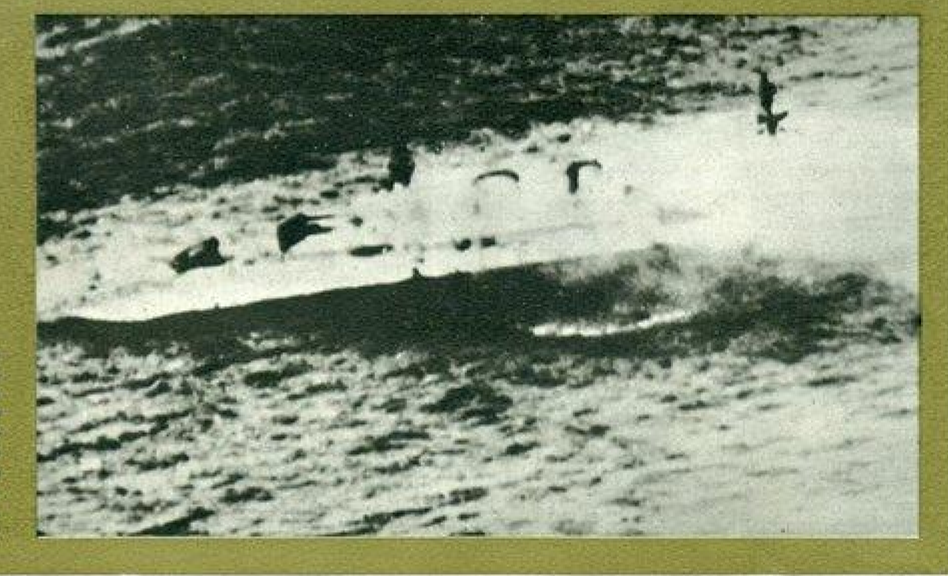
El contraalmirante Doorman, comandante de las fuerzas navales holandesas. Su ataque contra la fuerza de invasión japonesa fue rechazado por las fuerzas niponas en la batalla del mar de Java. (Koninklijke Marine)



El crucero ligero *Java*, también de la Escuadra holandesa, iba provisto asimismo de armamento ligero de 150 mm. Torpedos japoneses lo hundieron en el mar de Java.
(Koninklijke Marine)



El 27 de febrero, a las 22,55 horas, un *Catalina* americano de la base naval de Surabaja avistó el convoy japonés y señaló su posición a la base; pero Doorman no recibió jamás esta comunicación.
(Koninklijke Marine)



El crucero *Exeter*, que había sido alcanzado por un proyectil de 203 mm el 27 de febrero e inmediatamente reparado, fue hundido luego, el 1 de marzo, por unidades japonesas.
(Koninklijke Marine)

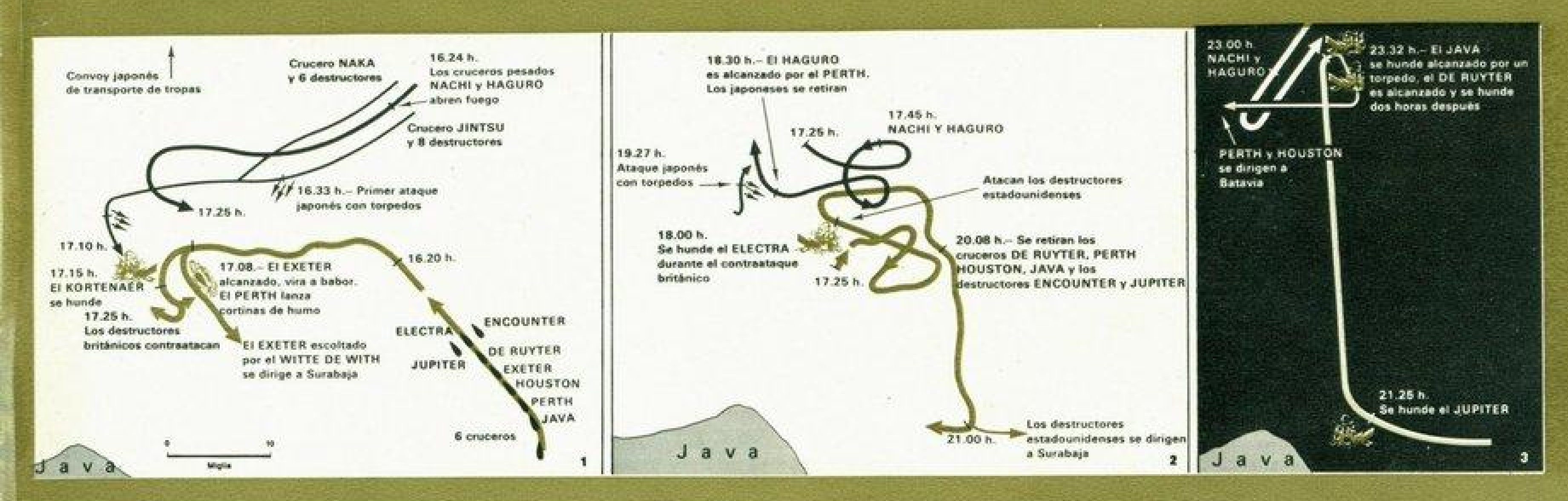
lantados respecto a los destructores, lanzó el ataque según los planes preestablecidos. A las 22,30 horas el *Java* abrió el fuego, sorprendiendo totalmente a los japoneses y alcanzando varias veces un destructor enemigo; pero cuando llegaron los destructores aliados los japoneses ya se habían recuperado de la sorpresa y los acogieron con un nutrido fuego.

El *Piet Hein* fue alcanzado en la sala de calderas e, inmovilizado, se transformó en un blanco fácil para dos destructores japoneses, que lo alcanzaron con uno o tal vez más torpedos, hundiéndolo. El *Ford* y el *Pope*, que se habían quedado solos, lanzaron a su vez sus torpedos, pero cinco minutos después abandonaron el combate sin obtener resultado alguno.

El segundo grupo estaba formado por los destructores norteamericanos *Stewart*, *Parrott*, *Edwards* y *Pillsbury*, que navegaban en línea seguidos por el crucero ligero holandés *Tromp*. A la 1,30 horas del 20 de febrero se avistaron a babor los primeros buques japoneses y los destructores americanos atacaron rápidamente. En la acción que siguió, el *Stewart* fue alcanzado en la popa por un proyectil, que inutilizó el dispositivo de mando del timón, mientras el *Tromp*, que llegó y atacó a su derecha, recibió once cañonazos que averiaron el puente y la torreta de la central de tiro. Uno de los destructores japoneses quedó gravemente averiado por los torpedos.

Una vez se hubo retirado el segundo grupo de asalto, hacia el Norte, llegaron las lanchas torpederas en dos grupos de cuatro. El primer grupo descubrió un objetivo y atacó; pero no pudo lanzar los torpedos. El segundo grupo no avistó nada. Y así acabó la batalla del estrecho de Lombok. Sus resultados fueron, una vez más, decepcionantes para los Aliados: la acción les había costado la pérdida de un destructor y daños en un crucero ligero, mientras que sus éxitos se habían limitado a daños infligidos a dos destructores y a un buque de transporte del enemigo. La invasión nipona continuó a tenor de los planes establecidos, y con la conquista de Bali los japoneses no solamente consiguieron cortar el puente aéreo entre Australia y las Indias holandesas, sino que además se abrieron camino para el ataque a Java.

A partir del primer bombardeo de Surabaja, poco después de la ocupación de Kendari, la ciudad había sido dañada gravemente por los ataques aéreos casi diarios y se encontraba en muy mala situación. Los japoneses proyectaban atacar Java por el Este y por el Oeste: la fuerza de expedición oriental desembarcaría cerca de Kragan, mientras el grueso de la fuerza occidental lo ha-



El 27 de febrero, a las 16,24 horas, la escuadra del contraalmirante Doorman se empeñó en combate con los buques de escolta del convoy de tropas japonesas. El *De Ruyter* y el *Houston* fueron alcanzados, aunque sh sufrir daños graves; el *Exeter*, por el contrario, muy averiado, se vio obligado a dirigirse a Surabaja. En un segundo ataque, los japoneses hundieron con torpedos al destructor *Kortenaer*. Doorman se vio precisado a reorganizar sus fuerzas y, tras un breve intervalo, se reanudó la lucha. El *Perth* alcanzó al crucero nipón *Haguro*. Esto impulsó a los japoneses a retirarse de momento e interrumpir la acción. Después de otra pausa, Doorman trató de atacar de nuevo el convoy, pero los japoneses lograron impedírselo interponiendo los buques de escolta. En un nuevo intento de ataque realizado por Doorman, los torpedos lanzados por los japoneses hundieron el *Java* y el *De Ruyter*. El *Perth* y el *Houston*, las únicas unidades operativas que quedaban, se alejaron hacia Batavía.

ría en la bahía de Batán; grupos menores debían desembarcar en Merak y Eretan Wetan. La fuerza occidental partió el 18 de febrero de la bahía de Cam Ranh, y la oriental zarpó de Joló el 19 para efectuar los desembarcos fijados para el 28 de febrero.

El 21 de febrero, el almirante Helfrich (quien, de acuerdo con una decisión tomada por los jefes de Estado Mayor del mando combinado en Washington, había asumido la semana anterior el mando de la Flota ABDA, sucediendo al almirante Hart) dividió la fuerza combinada de asalto en dos grupos: una fuerza de asalto occidental, al mando del comodoro J. A. Collins, de la *Royal Australian Navy*, con base en Tandjung Periuk, y una fuerza de asalto oriental, al mando del contraalmirante Doorman, con base en Surabaja. Estas fuerzas, debían hacer frente a los respectivos ataques japoneses contra Java. El día 25 de febrero ordenó también que algunos submarinos se situasen, en misión de vigilancia, a lo largo de todas las posibles rutas de acceso que probablemente seguirían las fuerzas japonesas al acercarse a la isla.

Aquel mismo día, un avión *Catalina* holandés avistó la fuerza oriental nipona. Helfrich, convencido de que esta expedición desembarcaría antes de que llegase la fuerza occidental, decidió concentrar sus buques en la zona oriental, y así los cruceros *Exeter* y *Perth*, con los destructores *Electra*, *Encounter* y *Jupiter*, navegaron desde Tandjung Periuk hacia Surabaja. Se esperaban también otros refuerzos, como el portaaviones ligero *Langley*, que se dirigía a Tjilatjap, con 32 cazas *Curtiss P-40* a bordo; desgraciadamente, el 27 de febrero el *Langley* fue hundido por los aviones japoneses a 50 millas al sur de Tjilatjap, y en consecuencia los Aliados se vieron otra vez privados de apoyo aéreo.

Doorman llevaba ya varias noches navegando con su fuerza oriental frente a la costa norte de Java y de Madura y, tras haber conferenciado el día 26 de febrero con sus oficiales, decidió zarpar nuevamente al caer la noche. Pero un reconocimiento realizado a lo largo de la costa septentrional de Madura no reveló ninguna novedad, y en vista de ello, por la mañana, la fuerza volvió a Surabaja para proveerse de combustible. Los restantes buques de la fuerza de asalto occidental también llevaron a cabo una acción de patrulla aquella misma noche, en dirección al estrecho de Banka, a consecuencia del informe enviado por un avión de la RAF que decía haber avistado una escuadra de invasión 100 millas al Norte. Pero en este punto no encontraron el menor rastro del enemigo y, después de haber retornado a Tandjung Periuk, recibieron la orden de acudir a Ceilán.

Más tarde, a las 14,27 horas del mismo día, Doorman recibió la noticia que esperaba: se había avistado a la flota de invasión. Y sin vacilar ni un momento, ordenó que su fuerza se dirigiera hacia los buques japoneses. Resultó que el objetivo señalado a Doorman era la fuerza de invasión oriental, que estaba constituida por 41 transportes y una fuerte escolta formada por dos cruceros pesados, dos cruceros ligeros y 14 destructores. Desde el punto de vista numérico, las fuerzas japonesas eran un poco superiores a las aliadas; pero en todos los demás aspectos su superioridad era aplastante: en efecto, el sistema de enlace de Doorman era insuficiente, no contaba con aviones de reconocimiento, sus tripulaciones estaban cansadas y sus buques jamás habían operado juntos con anterioridad. Además, los japoneses poseían un arma nueva de la que los Aliados no sabían nada: el torpedo tipo «93», de 60,9 cm, que empleaba como propulsor oxígeno líquido y que tenía un radio de acción excepcional, pues alcanzaba un blanco situado a una distancia de 40 km a una velocidad de 36 nudos.

A las 16,20 horas, el *Electra*, que avanzaba en vanguardia, señaló: «Un crucero y un número impreciso de destructores pesados; rumbo del avistamiento 330º, velocidad 28 nudos, ruta 220º». Por fin se había localizado a los japoneses. Cuatro minutos después otros dos cruceros nipones aparecieron en el horizonte y abrieron fuego desde 27.000 m de distancia. El primer crucero avistado, el *Jintsu*, atacó al *Electra* y junto con sus destructores procuró colocarse en posición favorable para el lanzamiento de los torpedos. Doorman, frente al peligro de que los japoneses cortasen el brazo central de su formación en T, cambió la ruta 20º a babor. Entonces, la distancia se redujo lo suficiente para que los cruceros ligeros aliados pudieran abrir fuego; pero, gracias a su superior velocidad, los destructores japoneses volvieron a situarse en la posición más favorable, y Doorman se vio obligado de nuevo a virar a babor. Poco después, se produjo el esperado y temido ataque de torpedos, en el que intervinieron otros tres cruceros japoneses.

Mientras Doorman se esforzaba en hacer frente al *Jintsu*, los otros cruceros ligeros aliados llegaron, por fin, a la distancia correspondiente al alcance de sus cañones y en seguida abrieron el fuego contra los navíos japoneses; el duelo de artillería prosiguió con ininterrumpida intensidad. Los cruceros *De Ruyter*, *Exeter* y *Houston* fueron alcanzados, aunque, sin sufrir daños graves; se pudo observar que también algunos de los buques japoneses habían sido alcanzados, pero asimismo los daños que se les causaron eran insignificantes. Pero, más tarde, a las 17,08 horas, el *Exeter* recibió de lleno el primer impacto de importancia: un proyectil de 203 mm que destruyó seis de sus ocho calderas. Perdiendo rápidamente velocidad, el buque se fue de banda y salió de la formación; y entonces, los navíos que le seguían, creyendo, no se sabe por qué extraña razón, que la modificación de la ruta la había ordenado Doorman, alteraron también su rumbo y siguieron en pos del maltrecho *Exeter*.

Y fue en este momento cuando aparecieron los torpedos japoneses de largo alcance: el *Kortenaer*, alcanzado de lleno, se partió en dos y se hundió. Al ignorar, como ya se ha dicho, la potencia de los nuevos torpedos japoneses, algunos comandantes aliados creyeron que el *Kortenaer* había sido víctima de un ataque de submarinos, y el *Witte de With* lanzó incluso algunas cargas de profundidad a su alrededor. Para defender al *Exeter*, averiado y ahora parcialmente protegido por una cortina de humo lanzada por el *Perth*, Doorman ordenó a los destructores británicos que contraatacaran; pero se produjo cierta confusión al cumplir la orden, ya que estaban bastante alejados unos de otros. Finalmente, el *Encounter* y el *Electra* pasaron al ataque, mas este último encontró su ruta cortada por tres destructores japoneses, que inmediatamente le atacaron en masa y lo hundieron. Como último recurso, Doorman ordenó al *Witte de With* que escoltase al *Exeter* hasta la base de Surabaja, y las dos unidades, juntas, lograron escapar de las persecución de dos buques japoneses antes de desaparecer definitivamente del escenario de la batalla.

Doorman reagrupó entonces los buques que le quedaban de forma que constituyesen una formación compacta, y cuando los japoneses lanzaron su segundo ataque de torpedos, que esta vez no dieron en el blanco, la fuerza de asalto combinada respondió con un denso fuego, que alcanzó al buque japonés *Asagumo*, al que puso fuera de combate durante 40 minutos y obligándolo después a volver a la formación de los buques de transporte.

Entre tanto, se había hecho casi de noche y Doorman decidió aprovechar la creciente oscuridad para huir de los destructores enemigos y alcanzar la escuadra nipona con una maniobra de envolvimiento; para cubrir su retirada ordenó a los destructores norteamericanos que lanzasen una cortina de humo. Sin embargo, el oficial que mandaba las unidades americanas decidió, por su propia iniciativa, que sería más útil un ataque con torpedos, y poco después del ocaso se lanzaron 24

VICTORIAS JAPONESAS EN EL PACÍFICO

1941

22 de julio: Japón ocupa bases aéreas y navales en Indochina sudoriental.

26 de julio: las Fuerzas Armadas filipinas son incorporadas a las de los Estados Unidos. Se llama al general MacArthur al servicio activo.

8 de diciembre: a las 02,30 horas se recibe la noticia del ataque japonés a Pearl Harbor; sin embargo, a las 12,15 horas los japoneses logran sorprender todavía en tierra a la mayor parte de los aviones americanos en las Filipinas. Se destruyeron unos 17 *B-17*, 56 cazas y otros 30 aparatos. Primer desembarco japonés en la isla de Batán.

10-22 de diciembre: fuerzas de vanguardia japonesa desembarcan al norte y al sur de Luzón, en Mindanao y en Joló, conquistando aeropuertos y eliminando la resistencia local.

22 de diciembre: los desembarcos japoneses en fuerza en la bahía de Lingayen y en la de Lamon encuentran escasa resistencia. Los nipones comienzan a avanzar sobre Manila desde el Norte y desde el Sur.

23 de diciembre: MacArthur anuncia un plan para retirarse a Bataán, declarando a Manila ciudad abierta.

26 de diciembre: caída de Carmen. Los japoneses dominan la carretera principal a Manila.

31 de diciembre: los japoneses se hallan a unos 50 km de Manila; pero, como no han logrado destruir los puentes de Calumpit, las fuerzas americanas y filipinas consiguen retirarse y formar una línea defensiva de Porac a Guagua.

1942

2 de enero: la artillería americana frustra los intentos japoneses de romper la línea defensiva de Porac. Los defensores se retiran a través del puente del río Culo.

2-9 de enero: fuerzas americanas y filipinas se atrincheran en la península de Bataán.

9 de enero: una densa concentración artillera prepara el ataque japonés al acorralado Cuerpo de Ejército II.

9 de enero-28 de febrero: se libran encarnizados combates; los japoneses experimentan graves pérdidas en sus filas al obligar a retirarse a los defensores.

8 de febrero: el presidente Roosevelt rechaza la proposición de conceder la independencia a las Filipinas y declararlas zona neutral.

12 de marzo: en cumplimiento de una orden de Roosevelt, MacArthur parte para Port Darwin. El general Wainwright asume el mando de las fuerzas de Filipinas.

3 de abril: con intensa preparación artillera los japoneses inician el ataque final. Llegan tropas de refresco niponas mientras los defensores de Bataán son diezmados por las enfermedades y por la escasez de víveres.

4 de abril: los japoneses abren una brecha en el centro de la línea defensiva y envuelven el flanco del Cuerpo de Ejército II.

7 de abril: los nipones establecen un saliente de 6,5 km de profundidad en el centro de la línea defensiva. Tanto el Cuerpo de Ejército I como el II deben retirarse apresuradamente.

9 de abril: el general King decide que resultaría inútil toda resistencia ulterior y ordena la rendición de las fuerzas que quedan en Bataán. Unos 2000 hombres huyen a Corregidor; pero otros 78.000 se ven forzados a realizar la "marcha de la muerte", en un recorrido de 100 km entre Mariveles y San Fernando.

de ellos. En aquel mismo momento, un disparo del *Perth* alcanzó el crucero *Haguro*, en el que provocó un incendio que, no obstante, no disminuyó la capacidad de combate del buque nipón. Los japoneses opinaron entonces, como también Doorman, que lo más prudente sería retirarse. Poco después, los destructores norteamericanos se unieron a los cruceros aliados. Y con ello se produjo una larga pausa.

Pero Doorman, decidido a llevar a término su misión, se dirigió hacia el punto que consideraba como la posición más probable del convoy enemigo; y probablemente habría conseguido su objetivo con aquella maniobra de no haber sido por la eficacia de los aviones japoneses. Primero se dirigió al Nordeste y después viró gradualmente al Noroeste, tratando de contornear la escolta y alcanzar los buques de transporte. Pero los aviones nipones que patrullaban sobre su escuadra seguían todos sus movimientos, lanzando cohetes de iluminación que indicaban sus cambios de ruta.

De esta manera, el almirante Tagaki logró mantener siempre sus buques de guerra entre el convoy de las fuerzas de invasión y la escuadra de Doorman.

A las 19,27 horas se produjo un breve intercambio de disparos entre los navíos aliados y el crucero japonés *Jintsu*, escoltado por tres destructores; pero cuando los aliados vieron que los japoneses lanzaban sus terribles torpedos se alejaron. Doorman volvió a poner sus buques en formación y se dirigió hacia el Sudeste; después viró al Sur, y más tarde al Oeste; pero los aviones enemigos seguían todos sus movimientos, iluminando con cohetes su recorrido. Doorman juzgó entonces que era inútil mantener en la formación a los destructores norteamericanos: ya no les quedaban torpedos y, armados únicamente con cañones ligeros, de poco habrían servido en un combate de artillería. Así pues, los alejó de la escuadra y los mandó a Surabaja, a proveerse de combustible. Luego, a las 21,25 horas sobre la infortunada escuadra de Doorman se abatió otro desastre: el *Jupiter* saltó de pronto por los aires. Probablemente, en sus desesperados esfuerzos para huir de la tenaz persecución de los aviones enemigos, el buque había entrado en un campo de minas sembrado aquella tarde por algún minador holandés. Unos 35 minutos después se alejaba de la formación su último destructor, el *Encounter*, el cual debía recoger a los supervivientes del *Kortenaer*, encontrados hacía poco en la ruta seguida por los buques de Doorman.

A las 22,55 horas un *Catalina* americano, enviado por el comandante de la base naval de Surabaja, avistó de nuevo al convoy japonés. La tripulación del aparato informó con precisión a la base sobre la posición de la escuadra enemiga; pero Doorman no recibió jamás esta información que tanto deseaba. Poco antes de las 23 horas se descubrieron a babor dos siluetas. Se trataba de los cruceros japoneses *Nachi* y *Haguro*, en ruta hacia el Sur. Ambos invirtieron rápidamente el rumbo y abrieron fuego. Los dos buques lazaron un total de 12 torpedos, uno de los cuales alcanzó y hundió al *Java* a las 23,32. Dos minutos más tarde, el *De Ruyter*, con Doorman a bordo, fue alcanzado y muy gravemente dañado, hundiéndose dos horas después.

Era evidente que ya nada se ganaría prolongando la lucha, pues el *Perth* y el *Houston* habían quedado solos; en consecuencia se retiraron a Batavia.

La batalla del mar de Java había terminado. Fue un acto de valor, por parte de un puñado de buques aliados que jamás habían operado juntos en combates, desafiar una fuerza japonesa tan superior y cuyos navíos siempre habían actuado en estrecha cooperación.

A partir de ahora, ya nada podría impedir a los japoneses, cuyas operaciones sólo habían sufrido un día de retraso como consecuencia de la maniobra aliada, desembarcar en Java.

El *Perth* y el *Houston* llegaron a Tandjung Periuk a las 14 horas del 28 de febrero; se proveyeron de combustible y zarparon aquella misma noche, para intentar pasar, protegidos por la oscuridad, por el estrecho de la Sonda. Precisamente fueron a parar al punto que Doorman había buscado en vano durante toda la semana anterior, cuando sus fuerzas eran aún lo bastante consistentes para poder enfrentarse con los japoneses. Ahora, ante los dos solitarios buques, mientras avanzaban hacia el estrecho, estaba la fuerza occidental japonesa desembarcando sus tropas. Sin vacilar, los dos cruceros se aproximaron, evitando hábilmente los torpedos lanzados por el *Fubuki*, y abrieron fuego. La dura batalla que siguió duró una hora y media; pero tanto el *Perth* como el *Houston* acabaron siendo hundidos después de haber combatido valientemente contra un adversario muy superior. Esta vez, sin embargo, lograron infligir graves pérdidas a los japoneses: tres destructores sufrieron graves daños, un dragaminas y un transporte fueron hundidos y otros tres transportes recibieron impactos tan graves que tuvieron que ser varados. El buque británico *Evertsen*, cuyo comandante siguió la acción a distancia, volvió a alta mar y logró alcanzar el estrecho de la Sonda; pero pocas horas después fue localizado por cruceros japoneses y tras recibir siete impactos, se incendió y a su comandante no le quedó otro recurso que hacerlo encallar en un bajío en Sebuku Besar.

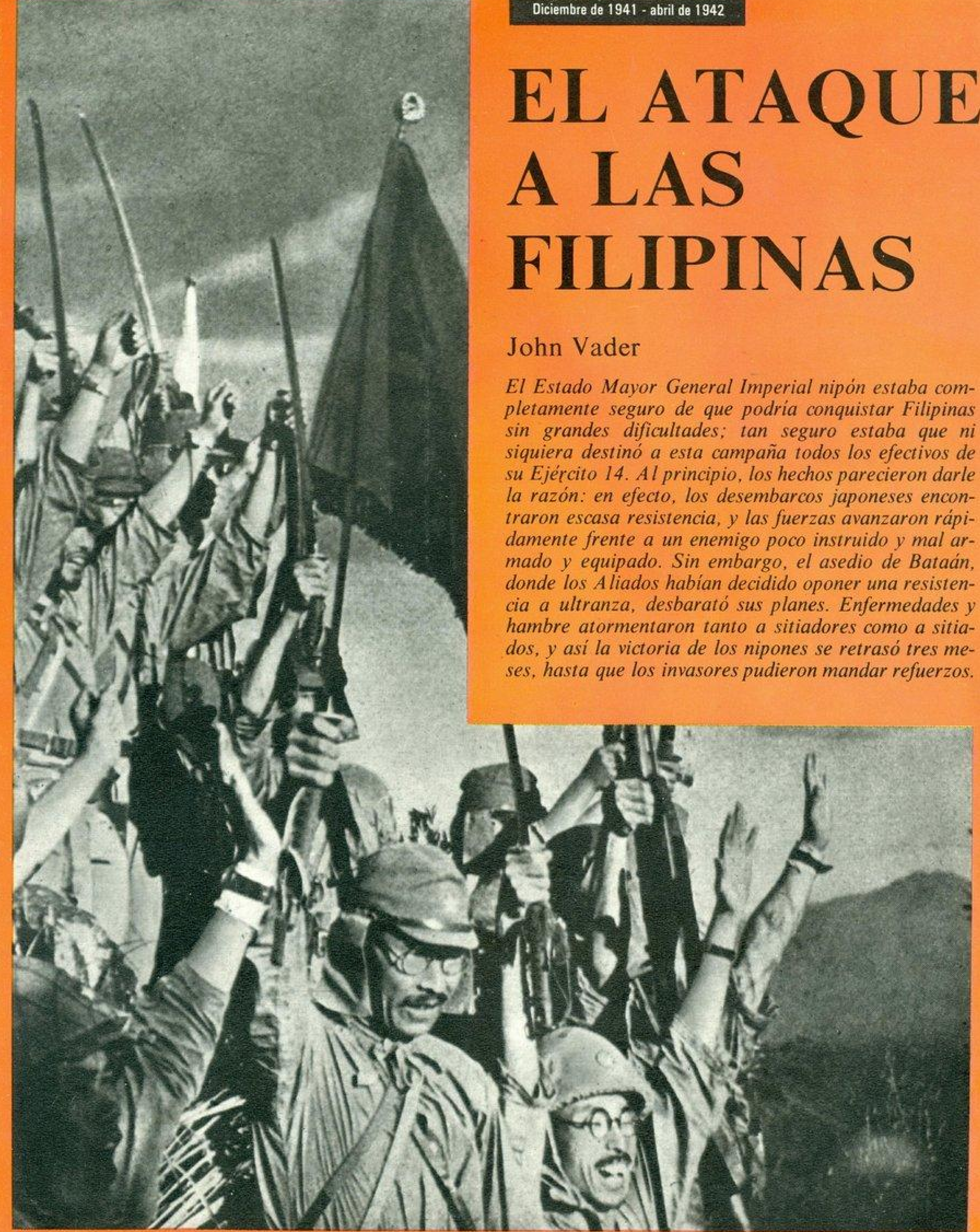
Más hacia el Este se desarrollaba otro drama. Tras la acción diurna del 27 de febrero, el *Exeter*, como ya se ha dicho, se dirigió a Surabaja para ser debidamente reparado. Una vez finalizadas las reparaciones, el crucero, al atardecer del 28 de febrero, zarpó de la base naval junto con los destructores *Encounter* y *Pope*. A las 9,30 horas, aproximadamente del día 1 de marzo los japoneses avistaron estas unidades y las hundieron. Así, pues, los únicos buques aliados que lograron escapar indemnes fueron los destructores americanos *Edwards*, *Alden*, *Ford* y *Paul Jones*, que zarparon de Surabaja a últimas horas de la tarde del 28 de febrero, navegaron a través del Oostervaarwater y lograron cruzar el estrecho de Bali durante la noche. En las primeras horas de la mañana se vieron empeñados en una breve acción artillera; pero el 4 de marzo consiguieron llegar sin novedad a Freemantle, en Australia.

Durante la noche del 28 de febrero al 1 de marzo, fuerzas japonesas desembarcaron en Merak, Bantam, Eretan Wetan y Kragan, y avanzaron rápidamente hacia sus objetivos. Para los Aliados se trataba ya de una lucha sin esperanzas; a sus fuerzas les faltaba el necesario apoyo aéreo, por lo que la superioridad japonesa en el aire era total y absoluta. El día 2 de marzo, el gobernador general ordenaba al almirante Helfrich que abandonase las Indias holandesas y se dirigiera a Ceilán.

Para impedir la evacuación del personal y de los buques que aún hubiera en Java, los japoneses enviaron una potente formación naval con la misión de vigilar la costa meridional de dicha isla, en el océano Índico, causando notables pérdidas a los buques aliados. El 5 de marzo, aviones de esta fuerza de asalto atacaron Tjilatjap, hundiendo 17 buques y destruyendo completamente el puerto; dos días más tarde, después de haber sometido la isla Christmas a un intenso bombardeo naval, la fuerza nipona retornó a Kendari.

La situación empeoraba rápidamente. El 7 de marzo, el comandante en jefe japonés solicitó una entrevista con el comandante en jefe holandés y acompañó su petición con la amenaza de bombardear Bandung si no se aceptaban sus condiciones. Las conversaciones se iniciaron a las 13 horas del día 8 de marzo y los Aliados se sometieron a una rendición incondicional. Se acordó que las hostilidades terminarían antes del 9 de marzo.

Así terminó la conquista japonesa de las Indias holandesas. Fueron necesarios tres meses; pero los japoneses podían estar satisfechos, pues habían previsto seis.

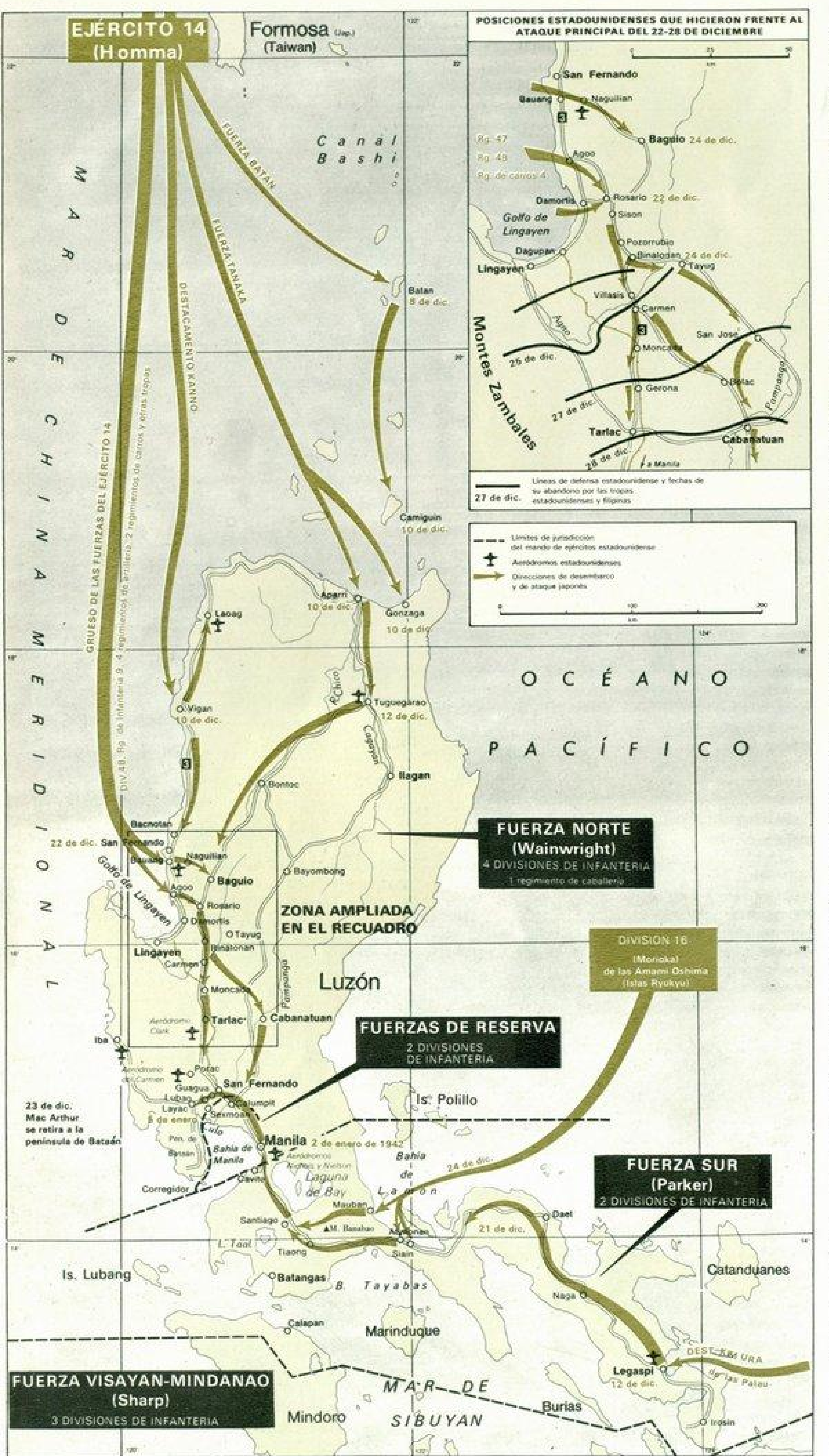


Diciembre de 1941 - abril de 1942

EL ATAQUE A LAS FILIPINAS

John Vader

El Estado Mayor General Imperial nipón estaba completamente seguro de que podría conquistar Filipinas sin grandes dificultades; tan seguro estaba que ni siquiera destinó a esta campaña todos los efectivos de su Ejército 14. Al principio, los hechos parecieron darle la razón: en efecto, los desembarcos japoneses encontraron escasa resistencia, y las fuerzas avanzaron rápidamente frente a un enemigo poco instruido y mal armado y equipado. Sin embargo, el asedio de Bataán, donde los Aliados habían decidido oponer una resistencia a ultranza, desbarató sus planes. Enfermedades y hambre atormentaron tanto a sitiadores como a sitiados, y así la victoria de los nipones se retrasó tres meses, hasta que los invasores pudieron mandar refuerzos.



LA BATALLA POR LUZÓN. Los primeros desembarcos japoneses en la isla de Luzón, que debían efectuarse el 8 de diciembre de 1941, simultáneamente a la invasión de Malasia y después de la incursión contra Pearl Harbor, se aplazaron hasta el 10 de diciembre. Representaban un riesgo muy bien calculado, ya que los japoneses habían proyectado emplear unidades relativamente pequeñas –la mayor, de entidad de regimiento– para realizar los desembarcos y ocupar los aeródromos situados en las zonas septentrional y meridional de la isla. Hasta que estos importantes puntos estratégicos no cayeran en manos japonesas, no podrían desembarcar en fuerza el resto de las dos divisiones de Homma, que llevarían a cabo la ocupación.

El 22 de julio de 1941 el Japón, con el consentimiento del Gobierno de Vichy, ocupó bases aéreas y navales en Indochina, y poco después, para contrarrestar esta amenaza, las fuerzas Armadas de Filipinas se incorporaron a las de Estados Unidos. Al mismo tiempo, el 26 de julio, el Departamento de Guerra americano creó un nuevo mando: el de las fuerzas estadounidenses de Extremo Oriente (USAFFE), con base en Manila y bajo el mando del general Douglas MacArthur, a quien se volvió a llamar al servicio activo.

El día 1 de diciembre de 1941, las fuerzas del USAFFE comprendían diez divisiones de infantería, cinco unidades de artillería de costa, dos regimientos de artillería de montaña y un regimiento de caballería montada, dotado de algunos vehículos acorazados de exploración. Las fuerzas escogidas eran los exploradores (personal minuciosamente instruido, perteneciente a los regimientos de caballería y de artillería) y el Batallón XLV.

En la isla de Luzón había dos grandes unidades, la fuerza Norte y la fuerza Sur. La más fuerte de las dos era la fuerza Norte, mandada por el mayor general Jonathan M. Wainwright: comprendía las Divisiones de infantería 11, 21, 31 y 71; el regimiento de caballería, el Batallón XLV y tres grupos de artillería de campaña. La fuerza Sur, mandada por el general de brigada George M. Parker, se hallaba en la zona situada al sur y al este de Manila y contaba con dos divisiones de infantería y con un grupo de artillería de campaña.

La defensa del resto del archipiélago se confió a la fuerza Visayan-Mindanao, con tres divisiones de infantería, al mando del general de brigada William F. Sharp. Las entradas de la bahía de Manila y de la bahía de Subic estaban defendidas por cinco islotes fortificados, cuyas guarniciones se hallaban bajo el mando del general Moore.

El mayor general Brereton era el jefe de la aviación estadounidense en Filipinas, a la que se dio el nombre de aviación de Extremo Oriente. Los aviones más eficaces de que disponía Brereton eran los *B-17* (fortalezas volantes) de la 19ª División de bombarderos del teniente coronel Eubank. Todos los escuadrones de caza de la 24ª División de persecución, a excepción de uno, contaban con los modernos *P-40 (Kittyhawk)*, y estaban al mando del general de brigada Clagett. En un radio de 130 km alrededor de Manila había seis aeródromos especiales para los cazas; pero sólo uno, el de Clark, era apto para los bombarderos pesados. En la isla había también siete instalaciones de radar, si bien sólo dos de ellas funcionaban a primeros de diciembre. Un sistema improvisado de vigilancia aérea comunicaba, por medio de redes y aparatos telefónicos y telegráficos civiles, con el puesto de mando de los cazas de interceptación del aeródromo Nielson, en la periferia de Manila. Los dos regimientos de artillería antiaérea protegían a los *B-17* del aeródromo Clark, y a la ciudad de Manila con sus cañones de 76 mm y de 47 mm, ametralladoras de 12,7 mm y con reflectores con espejo de 152 mm de diámetro.

La Marina estadounidense destacada en Filipinas tenía su base en Cavite, en la costa meridional de la bahía de Manila. Estaba al mando del almirante Thomas C. Hart, y en ella figuraban el crucero pesado *Houston*, dos cruceros ligeros, 13 antiguos destructores, 29 submarinos, 6 cañoneros, 7 lanchas torpederas, algunas embarcaciones de distintas características y una unidad aérea de 32 *Catalina* PBY.

A pesar de la insuficiente preparación de la infantería y de la escasez de instalaciones de alarma aérea, tanto en Washington como en Manila se sentían optimistas en cuanto a la posibilidad de que la guarnición pudiera rechazar un ataque japonés.

Por su parte, el Estado Mayor General Imperial japonés estaba absolutamente seguro de que su Ejército 14 conquistaría Filipinas en menos de tres meses, y que la isla de Luzón caería en sus manos en 50 días. Su plan se basaba en un co-

nocimiento detallado de las fuerzas americanas y filipinas: de su armamento y equipo, del nivel de su adiestramiento, de su capacidad combativa y de su situación. Los japoneses estaban tan seguros de sí mismos que, en vez de empeñar todo el Ejército 14, sólo pusieron a disposición de su comandante, el general Homma, dos divisiones, la 16 y la 48, apoyadas por dos regimientos de carros de combate, otros dos de infantería, un batallón de artillería de medio calibre, cinco batallones antiaéreos y varias unidades de Servicios.

La 5ª División aérea del Ejército y la 11ª División aérea de la Marina proporcionarían 500 aviones, entre cazas y bombarderos, para la invasión.

El día 1 de diciembre, en Formosa, el general Homma recibió las directivas generales del mando del Ejército meridional: las operaciones comenzarían el día 8 de diciembre por la mañana. Las fuerzas aéreas iniciarían su ataque inmediatamente después de efectuada la incursión aérea contra la flota americana de Pearl Harbor. La 3ª Escuadra de la Marina japonesa, mandada por el almirante Takahashi, se organizó en numerosas *task forces* (grupos operativos), con cometidos específicos; por último, una fuerza de apoyo protegería los desembarcos más importantes.

Alcanzados en tierra

El dramático mensaje enviado desde las Hawai a las 8, mientras se efectuaba el ataque a Pearl Harbor, fue recibido por el mando de la Marina estadounidense en Manila a las 2,30 horas, cuando aún era de noche. Un oficial de *marines* pasó el mensaje al almirante Hart, quien lo comunicó inmediatamente a la Escuadra. Al general MacArthur no le informó la Marina, sino que se enteró del ataque por la transmisión efectuada por una emisora comercial de radio poco después de las 3,30. Entonces ordenó que las tropas se dispusieran en las posiciones de combate previstas.

El general Brereton también se enteró de la noticia por una emisora comercial de radio, y sólo a las cinco consiguió llegar al despacho de MacArthur y pedirle autorización para atacar Formosa. Puesto en guardia por una llamada telefónica del general Arnold, desde los Estados Unidos, para que no se dejase sorprender con los aviones en tierra y acabasen como los buques fondeados en Pearl Harbor, Brereton, a las 8 de la mañana, envió los bombarderos pesados a patrullar, aunque sin bombas. No obstante, a las 10,45, se impartieron directivas para que dos escuadrones de *B-17* atacasen los aeropuertos del sur de Formosa, por lo que los bombarderos que patrullaban volvieron al aeródromo Clark para cargar bombas y repostar carburante. Así, a las 12,15 todos los bombarderos y cazas del 20º Escuadrón estaban alineados en el aeródromo, preparados para el despegue.

Entre tanto, en Formosa, al amanecer la niebla se había disipado lo suficiente para que 25 bombarderos del Ejército pudieran despegar y dirigirse hacia Luzón. A las 9,30 volaron sobre el norte de dicha isla y atacaron cuarteles y otras instalaciones, en Tuguegarao y Baguio, sin que los cazas americanos los interceptaran. A las 10,15 la niebla se había disipado más aún, por lo que los aviones de la 11ª División de la Marina japonesa también pudieron despegar.

En total, 108 bombarderos, escoltados por 84 cazas, llegaron al aeródromo Clark a las 12,15 horas, sorprendiendo a los bombarderos y cazas americanos con los depósitos llenos de carburante, perfectamente alineados, como preparados para ser destruidos.

El 11 de diciembre fue un día tranquilo, pues la niebla volvió a cubrir Formosa; pero el 12 más de 100 bombarderos y cazas volaron de nuevo sobre Luzón, atacando todos los objetivos y sin preocuparse de la reacción enemiga, pues a los americanos les quedaban ya menos de 30 aviones operativos. Al día siguiente se efectuó una nueva incursión en la que intervinieron casi 200 aviones. El 14 de diciembre, el almirante Hart mandó los aparatos PBY que quedaban al Sur, donde estarían más seguros; el 17 se envió a los *B-17*, que estaban aún intactos, a Port Darwin, en Australia septentrional, a 2000 km de distancia.

La fuerza aérea estadounidense de Extremo Oriente había dejado de existir como potencial de combate.

Seis desembarcos iniciales japoneses

El primer desembarco japonés en territorio filipino se efectuó en la pequeña isla de Batán, en el canal que separa Formosa de Luzón. Este fue uno de los seis desembarcos iniciales proyectados por el Ejército 14 del general Homman; los demás eran los de Aparri, Vigan, Legaspi, Davao y Joló.

Con el prudente apoyo de potentes fuerzas aeronavales, la fuerza Tanaka (que tomaba su nombre del comandante del 2º Regimiento de Formosa) se acercó sin ser descubierta y desembarcó 2000 hombres en Aparri y en Gonzaga. El resto del regimiento desembarcaba simultáneamente en Pandan, cerca de Vigan, la madrugada del 10 de diciembre. Allí, sin embargo, los japoneses no tuvieron su buena suerte habitual: un P-40 en misión de patrulla dio la alarma a la fuerza aérea de Extremo Oriente, y entonces los pocos bombarderos pesados americanos que aún quedaban, atacaron el convoy en la zona de desembarco. La cortina defensiva constituida por los cazas japoneses no consiguió contener los ataques, y dos buques de transporte resultaron averiados y tuvieron que vararse. Sin embargo, a pesar del mar tempestuoso y de esta incursión aérea, el desembarco se efectuó, y al día siguiente por la tarde un pequeño destacamento ya había avanzado 80 km hacia el Norte, a lo largo de la costa, para ocupar la ciudad y el aeropuerto de Laoag.

Una vez ocupados tres aeropuertos, y puesto que no había síntomas de contraataques, los comandantes japoneses decidieron desplazar todo el regimiento a lo largo de la costa occidental para unirse al grueso de las fuerzas del Ejército 14, que tenía que desembarcar en las playas del golfo de Lingayen. Se produjo algún retraso a causa de las reparaciones que necesitaban los puentes; pero el regimiento del coronel Tanaka pudo llegar pocas horas después de haber empezado los desembarcos principales.

El Batallón III del Regimiento 12 del Ejército de Filipinas se encontraba en el distrito de Aparri-Gonzaga y se retiró rápidamente hacia el Sur, a lo largo del valle de Cagayan, sin oponer resistencia alguna al invasor. El 12 de diciembre, por la tarde, se ocupó el aeropuerto de Tuguegarao (80 km al interior); no hubo resistencia por parte del Ejército filipino en Vigan, pues a la sazón las fuerzas americanas y filipinas más próximas se encontraban en Legaspi, a 210 km de distancia. En la zona meridional de Luzón, el general Jones ordenó la voladura de todos los puentes y la preparación inmediata de puestos avanzados para la defensa.

A las 4 horas del 20 de diciembre los japoneses desembarcaron en Davao. Un pelotón de ametralladoras del Regimiento 10 les infligió graves pérdidas, hasta que un proyectil de artillería naval lo alcanzó de lleno y lo redujo al silencio. Por otra parte, nueve bombarderos procedentes del aeródromo Batchelor, cerca de Port Darwin, intentaron una incursión para la invasión de Joló; pero la visibilidad era tan escasa que ninguna bomba alcanzó su objetivo. Joló cayó el día de Navidad.

En dos semanas, los grupos del general Homma, tras los desembarcos iniciales, habían ocupado los aeropuertos de la zona septentrional y meridional de Luzón, así como los de Mindanao y de Joló. La Aviación japonesa redujo casi completamente la resistencia aliada, y además se había trasportado felizmente el grueso de las tropas de invasión a las playas de Lingayen. En



El general Douglas MacArthur, nacido en 1880, estaba ya vinculado a las fuerzas filipinas desde 1928. Durante la primera Guerra Mundial mandó la División 42 «Rainbow», y fue herido. En 1925 era el general más joven del Ejército estadounidense y de 1928 a 1930 ostentó el mando del sector de las Filipinas. En 1930, el presidente Hoover le nombró jefe del Estado Mayor norteamericano; pero en 1931 dimitió y pasó a ser consejero del Gobierno de Manila. Después, el presidente filipino Quezón le puso al frente de las tropas filipinas. En julio de 1941, Roosevelt le nombró comandante en jefe de las fuerzas estadounidenses en Extremo Oriente. Después de la derrota aliada en las islas Filipinas, MacArthur marchó a Australia para asumir el mando de las fuerzas aliadas en el Pacífico. Su contraofensiva, en otoño de 1942, señaló el comienzo de la reconquista del Pacífico por los Aliados. *(US Army)*

este punto, el mayor contingente del Ejército 14 empezó a desembarcar el 22 de diciembre, a las cinco de la madrugada.

A lo largo del arco de los 30 km del desembarco principal japonés pasaba la carretera nº 3, que formaba parte de la red de carreteras que conducían a Manila. Al sur de las playas elegidas para el desembarco, y entre el golfo y la bahía de Manila, se extendía la llanura central de Luzón, una zona casi llana de terrenos agrícolas, con muchos pueblos y pequeñas ciudades. Allí –así como en las playas– los japoneses esperaban encontrar al grueso de las fuerzas americanas y filipinas. Pero, la única resistencia que encontraron fue en Bauang, donde los nipones sufrieron muchas bajas hasta que consiguieron establecer una cabeza de puente y los defensores se retiraron. El coronel Tanaka destacó entonces un batallón para ocupar el aeropuerto de Naguilian; y en Agoo, en el extremo meridional del frente de desembarco, el Regimiento 47, con el apoyo de artillería, avanzó hacia el interior, hasta Rosario; mientras tanto, el Regimiento 48, de reconocimiento, y el Regimiento de carros de combate 4 desembarcaban y ponían en fuga un batallón de infantería filipina.

En la zona meridional de Luzón, la División 16, incompleta, del general Morioka, que contaba con unos 7000 hombres, desembarcó en Siain y Atimonan, en la estrecha franja de tierra que se extiende entre la bahía Tayabas y la de Lamon, y también lo hizo en Mauban, más al Norte. La tarde del 24 de diciembre finalizó el desembarco, y la única resistencia efectiva se produjo en Mauban, por parte de tropas regulares filipinas. Cazabombarderos del Ejército, de autonomía limitada, y aparatos procedentes del buque portahidroaviones *Mizuko*, proporcionaron un apoyo cons-

tante a las fuerzas niponas, que, al llegar la noche, dominaban ya el istmo de la península.

Los japoneses, sólo retrasados por una potente acción el 24 de diciembre, se habían apoderado de sus primeros objetivos y tenían sólidamente en sus manos la parte septentrional de Luzón. Por tanto, ya estaban en condiciones de avanzar en dirección Sur, hacia Manila, a través de la llanura central. Quedaba tan sólo por ocupar la carretera que conducía a la capital por el Sur. MacArthur sabía que sus defensas en aquella zona eran débiles. Necesitaba refuerzos y confiaba que el convoy de siete buques, escoltado por el crucero *Pensacola*, le llevaría hombres, aviones y abastecimientos. Pero este convoy ni siquiera llegó a hacer frente a la barrera japonesa de buques de guerra y de aviones.

Desconcertado ante la incapacidad del Ejército de las Filipinas para hacer frente a los japoneses, el general MacArthur anunció, el 23 de diciembre, su plan para la evacuación a Bataán. Pensaba declarar Manila ciudad abierta y trasladar su puesto de mando a la isla fortificada de Corregidor. En la península de Bataán se acumularon grandes cantidades de municiones y de carburante, y asimismo en la isla de Corregidor.

El día de Navidad de 1941, día en que MacArthur se trasladó a la citada isla, la línea principal de defensa iba desde las cercanías de Binalonan a lo largo del río Agno y más allá de Carmen, hasta los contrafuertes situados en los montes Zambales.

La infantería del general Tsuchibashi y los carros de combate atacaron el centro de dicha línea defensiva, rebasaron rápidamente Villasis y cruzaron el río, ocupando Carmen la tarde del 26 de diciembre. Ahora que ya dominaba la carretera principal, Tsuchibashi obligó a los americanos a utilizar el ferrocarril para evacuar al resto de la División 11; entonces las fuerzas de Tsuchibashi progresaron velozmente por la carretera nº 3 a fin de interceptar la vía férrea en Moncada; pero una barrera constituida por unos pocos carros de combate y por un semioruga de 75 mm, consiguió retardar su marcha, y así la infantería filipina consiguió escapar.

Cuando los americanos se retiraron de la tercera a la cuarta de sus líneas de defensa, la División 48 japonesa consiguió romper el frente de Cabanatuan, y entonces tanto la División 11 como la 21 de las Filipinas se vieron obligadas a retirarse de nuevo. Algunas acciones de su artillería consiguieron retrasar el avance japonés; pero, a pesar de ello, el 31 de diciembre las fuerzas del general Homma estaban ya a 50 km de Manila.

Homma lanzó contra la línea de Porac al Regimiento 9, que abrió en ella una brecha de unos 1800 m el 2 de enero. A la mañana siguiente, el destacamento de Takahashi, apoyado por cañones de 105 mm, no encontró dificultad en superar la oposición de la infantería; pero el fuego arrollador de la artillería filipina impidió que dicho destacamento derrotara al adversario. Con el flanco protegido por los terrenos pantanosos el avance japonés se efectuó siguiendo la carretera, donde los combates eran continuos y confusos, sostenidos por la artillería e infantería y con el empleo de carros de combate por ambas partes.

La consecuencia de tales pérdidas fue que la persecución japonesa se hizo más lenta, hasta que se transformó en prudentes avances de exploración; mientras tanto, los americanos y filipinos cruzaban el puente del río Culo en una terrible confusión de vehículos, cañones y tropas. MacArthur, convencido ya de que no recibiría refuerzos, estableció su línea defensiva a través de la montañosa península de Bataán y se preparó para la resistencia final.

Soldados japoneses atacando con un lanzallamas una casamata americana situada en la línea defensiva principal de los Aliados, en la península de Bataán. El 23 de enero los defensores se vieron forzados a una retirada general ante la creciente presión del enemigo. *(US Army)*



La principal línea de defensa de Bataán se extendía desde las pendientes de la montaña septentrional, el monte Santa Rosa, hasta el mar. Wainwright, con tres divisiones reforzadas, la caballería y el apoyo de la artillería en el Cuerpo de Ejército I, defendía el flanco izquierdo; en el flanco derecho, Parker disponía de cuatro divisiones, así como de un regimiento de la división filipina.

Unos 14 km más al Sur se extendía, con un trazado parecido, la segunda línea defensiva. La reserva de la USAFFE (el resto de la división filipina, una unidad de carros y un grupo de artillería a lomo de 75 mm) se dispuso a preparar esta línea para la defensa final.

En Bataán había unos 80.000 soldados, así como 26.000 paisanos que se habían refugiado allí. Las reservas de víveres y de carburante acumulados se habían calculado para mantener a 43.000 hombres durante seis meses; pero ahora sólo durarían unas pocas semanas. No había mosquiteras, y la escasez de quinina se notaba ya por el aumento del número de enfermos de malaria que ingresaban en el hospital.

No obstante, el Ejército de las Filipinas estaba preparado, dentro de lo que podía estarlo en aquellas circunstancias, para resistir el ataque del general Homma.

El 9 de enero, a las 15 horas, se inició una potente concentración artillera contra el Cuerpo de Ejército II. Los cañones de la defensa respondieron eficazmente al ataque de la infantería. Pero el Batallón II japonés cruzó el río Calaguiman, y consiguió ponerse a cubierto en una plantación de caña de azúcar antes de medianoche; se encontraba tan sólo a 140 metros del Batallón III enemigo. Aún no había amanecido cuando los japoneses abrieron fuego con su artillería y con los morteros; después se precipitaron fuera de la plantación y se lanzaron al ataque al grito de *banzai*, enfrentándose con el intenso fuego enemigo. Mientras los hombres que conducían el asalto se arrojaban sobre las alambradas, los que les seguían pasaban sin dificultad sobre sus espaldas, pero el fuego de los defensores los abatía, y así, a la mañana siguiente, doscientos o trescientos japoneses yacían muertos en el campo de batalla.

El Regimiento 9 del coronel Takechi atacó el flanco izquierdo del general Parker, a fin de envolver a los americanos mientras se seguía presionando en el otro extremo de la línea. El avance fue muy corto, y ambos bandos sufrieron graves pérdidas; no obstante, se mantuvo la presión, y al cabo de dos días los japoneses se apoderaron de una importante colina situada entre los regimientos del Ejército de las Filipinas.

En este lugar, un contraataque sorprendió por completo a los japoneses, y un regimiento filipino penetró tanto en sus líneas que los nipones casi tuvieron la posibilidad de envolverlo. Poco después, atacadas por tres lados, las tropas filipinas se retiraron desordenadamente hacia la retaguardia. En el otro sector de la península, los ataques japoneses contra el Cuerpo de Ejército I de Wainwright consiguieron hacerlo retroceder hasta la línea principal de defensa, donde los combates se recrudecieron. Iniciados el 18 de enero, duraron hasta el 25, con graves pérdidas por ambos bandos. Una de las divisiones de Wainwright se vio obligada a huir por la costa, sin armamento y en completo desorden. Por otra parte, las enfermedades y la falta de víveres empezaban a atormentar a los defensores. El 23 de enero, ante la presión japonesa, se inició una retirada general.

Pero los hombres del general Homma se encontraron con nuevas dificultades cuando comenzaron a presionar sobre la última línea defensiva, definida por Orion-Bagac. El tiro preciso de la

Un pueblo destruido por las fuerzas japonesas en la península de Bataán. El 3 de abril, los nipones iniciaron un intenso bombardeo contra la última línea defensiva aliada en el monte Samat. Después de una denodada resistencia, los Aliados se rindieron (9 de abril). *(Archivo Rizzoli)*









artillería americana, que disparaba desde posiciones elevadas, hacía que se pagaran muy caros los ataques; sin embargo, los nipones, en varios puntos, consiguieron penetrar en la línea.

No obstante, Homma debería detenerse para reponer sus grandes pérdidas. A fines de febrero, el Ejército 14 había perdido 7000 hombres, 2700 de ellos muertos; asimismo, entre 10 ó 12.000 estaban enfermos de disentería, beri-beri y diversas enfermedades tropicales. Homma a duras penas podía emplear en la batalla tres batallones efectivos: si en aquel momento el Ejército de Filipinas hubiera desencadenado una ofensiva, habría podido reconquistar Manila. En cambio, se produjo un paréntesis de calma en la tierra de nadie.

El 8 de febrero, en Washington, el Departamento de Guerra recibió un sorprendente despacho del presidente de Filipinas, Manuel Quezón, quien proponía que Estados Unidos concediesen inmediatamente la independencia a Filipinas, que las islas se declarasen neutrales, que se retirasen las fuerzas americanas y japonesas y que se disolviese el Ejército filipino.

El presidente Roosevelt rechazó este proyecto, insistiendo en que la lucha debía continuar; si bien autorizó a MacArthur para que permitiera rendirse, si era necesario, a las fuerzas filipinas; pero prohibió rotundamente la rendición de las tropas americanas.

Entre tanto, Estados Unidos y sus aliados se habían puesto de acuerdo para confiar a MacArthur un nuevo mando en el Pacífico sudoccidental. MacArthur aceptó el traslado que se le proponía, obedeciendo la orden del presidente y ante la insistencia de los oficiales de su Estado Mayor. Salió pues de Bataán en un momento en que los combates habían llegado a un punto muerto. Con él partieron hacia Mindanao, en cuatro lanchas torpederas, su mujer y su hijo, la niñera de éste, el almirante Rockwell, el general de Aviación George y otros 14 componente del Estado Mayor. Desde Mindanao, el 12 de marzo, a primera hora de la mañana, el grupo partió a bordo de un *B-17* y a las 9 aterrizó sano y salvo en Port Darwin.

En su primera declaración pública, a su llegada a Australia, MacArthur dijo que la liberación de Filipinas era su principal objetivo: «He salido de allí, pero volveré», fue su solemne promesa.

Se nombró al general Wainwright nuevo comandante de las tropas que luchaban en la península de Bataán. En este lugar el problema más urgente era el de los abastecimientos: se recogía todo lo comestible que había en la peninsula; pero lo cierto era que el rancho de las tropas se hacía cada vez más escaso. La insuficiencia vitamínica provocó la difusión del beri-beri, el escorbuto y la disentería; se extendieron también con desastrosa rapidez fiebres maláricas y dengue.

Antes de marcharse. MacArthur había aconsejado a Wainwright: «Descargad sobre ellos toda la artillería. Es la mejor arma con la que contáis». Sin embargo, el viernes santo, 3 de abril (fecha en la que se conmemoraba también el centenario del legendario emperador japonés Jimmu), fueron los japoneses quienes iniciaron la ofensiva final.

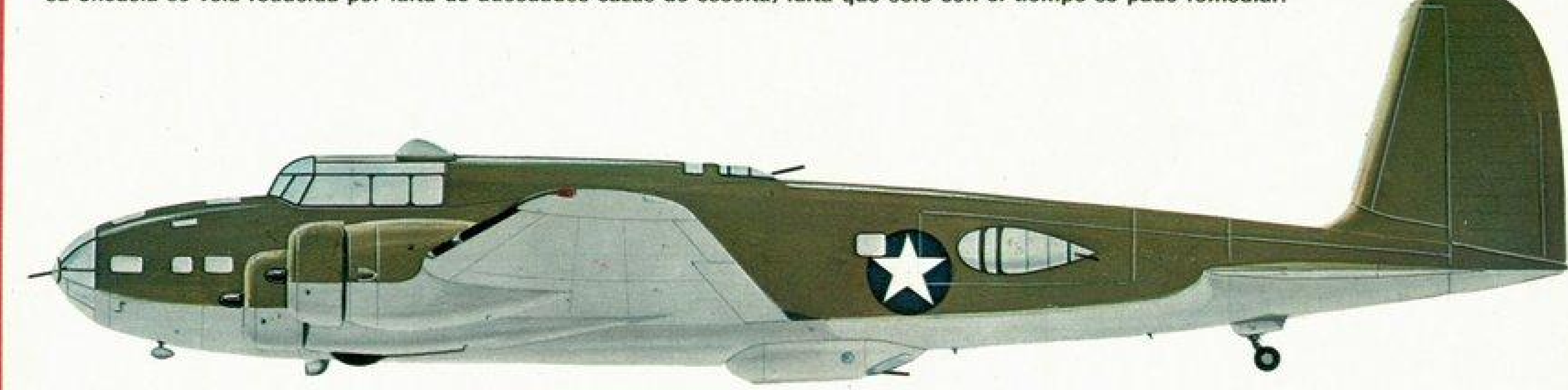
El citado 3 de abril comenzó un espantoso bombardeo. Durante cinco horas, los cañones, los morteros y los obuses nipones martillearon a aquellas tropas, cansadas y enfermas, que defendían los últimos kilómetros de Bataán. Más de 60 toneladas de bombas se lanzaron sobre la línea devastada del monte Samat. Al caer la tarde los hom-

Arriba: prisioneros de guerra norteamericanos y filipinos, extenuados, entran en el campo O'Donnell, llevando a hombros a los compañeros muertos o moribundos. En el centro: algunos prisioneros americanos fotografiados durante un descanso en la «marcha de la muerte». Después de la rendición de Bataán (9 de abril de 1942), 78.000 hombres del Ejército aliado cayeron prisioneros, y los vencedores les obligaron a emprender la llamada «marcha de la muerte», recorrido de 100 km, desde Mariveles a San Fernando. Abajo: soldados aliados se rinden a los japoneses en Filipinas. *(Brown Bros) - (US Marine Corps) - (Associated Press)*



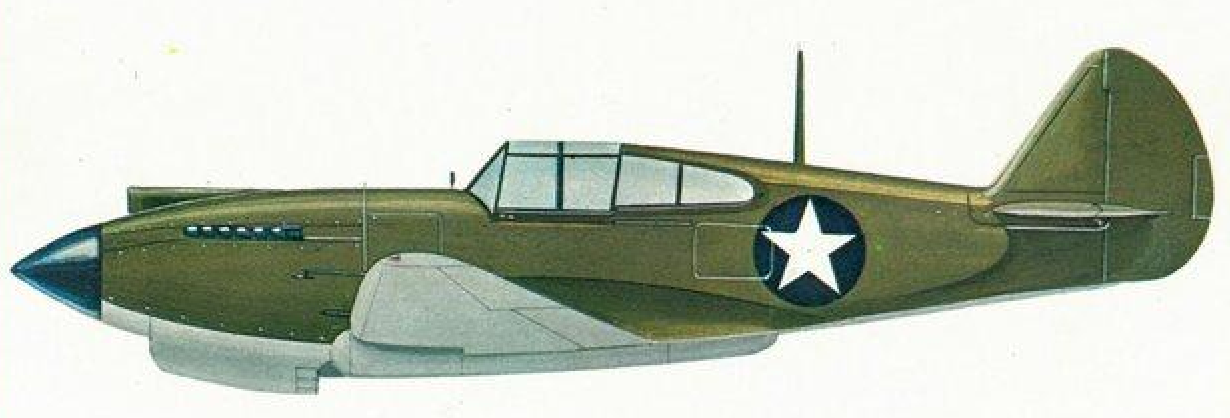
AVIACIÓN NORTEAMERICANA

Cuando empezó la guerra en el Pacífico las Fuerzas Aéreas norteamericanas y aliadas eran táctica y numéricamente inferiores. Sus cazas (*F-2A* "Buffalo" y *P-40*) habían sido totalmente superados por los japoneses del tipo *Zero*. En cambio, el bombardero B-17 ("fortaleza volante") demostró ser un arma formidable; pero, a pesar de su robustez y de su capacidad de carga, su eficacia se veía reducida por falta de adecuados cazas de escolta, falta que sólo con el tiempo se pudo remediar.



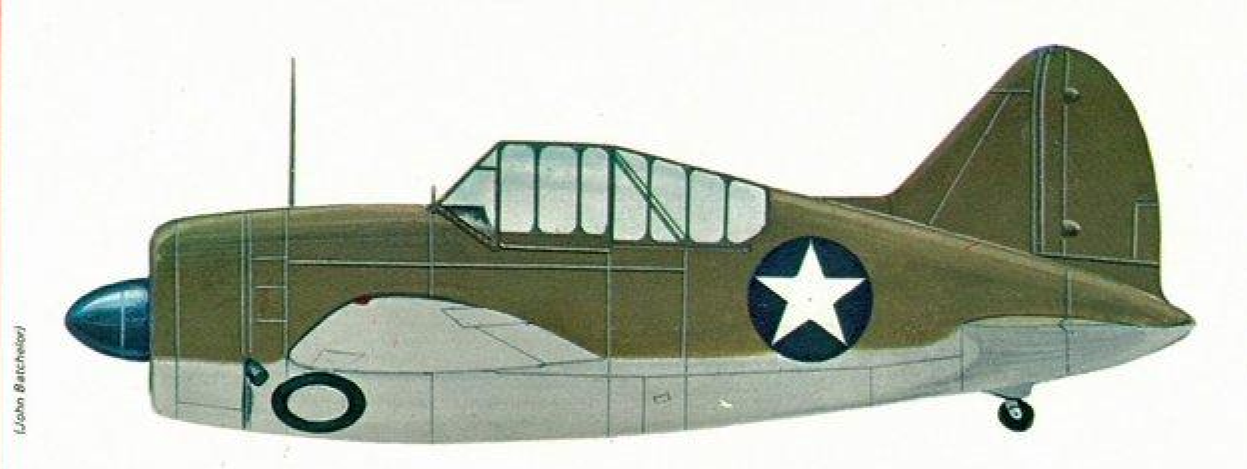
Boeing B-17 "fortaleza volante"

Fue empleado por la Aviación estadounidense y en parte, también por la RAF durante toda la guerra. Los pilotos japoneses temían su poderoso armamento. **Velocidad máxima:** 480 km/h. **Autonomía:** 3000 km. **Armamento:** hasta 13 ametralladoras de 12,7 mm y varios tipos de bombas, con un total de 4000 kg.



Curtiss P-40

Fue el primer aparato de caza monoplano norteamericano que se construyó en serie, y al principio de la guerra constituía la dotación de más de la mitad de las unidades de caza. Suministrado también a la RAF, se denominaba *Tomahawk*. **Velocidad máxima:** 575 km/h. **Autonomía máxima:** 2250 km. **Armamento:** 12 ametralladoras de 12,7 mm y 2 de 7,62.



Brewster F-2A "Buffalo"

Fue el primer monoplano de caza de la Aviación naval. Las dudas oficiales sobre esta nueva fórmula constructiva determinaron su casi total abandono en la fase inicial de la guerra en el Pacífico. **Velocidad máxima:** 520 km/h. **Autonomía máxima:** 1550 km. **Armamento:** cuatro ametralladoras de 12,7 mm.

bres de la Brigada 65 y de la División 4 japonesas habían conseguido avanzar cerca de un kilómetro; el martilleo de granadas y de bombas hizo que el movimiento inicial fuera más fácil de lo que Homma esperaba, por lo que repitió este procedimiento al día siguiente, dando a su infantería la orden de proseguir el ataque sin preocuparse de consolidar las ventajas conseguidas.

Las acciones de bombardeo por parte de la 22ª Brigada aérea fueron especialmente eficaces el día 4 de abril. Por pura casualidad, las bombas cayeron sobre dos batallones americanos, que se retiraron precipitadamente hacia el Sur, dejando así abierto el centro de la línea, por donde penetró profundamente la División 65 japonesa. Al amanecer del 7 de abril, los japoneses habían establecido ya un saliente de 6,5 km en el centro de la línea defensiva y dominaban las elevaciones de las pendientes norte de los montes Mariveles.

El general King intentó lanzar un contraataque para detener la ofensiva japonesa. La Brigada 45, apoyada por unos pocos carros de combate, atacó la punta del saliente en las laderas de los Mariveles; pero aquel intento no tenía posibilidad alguna de éxito; no hubo acciones de flanco que apoyasen a la Brigada y las tropas comenzaron a disgregarse. Unidades enteras desaparecían en la jungla; los servicios de comunicación dejaron de funcionar y los senderos se llenaron pronto de fugitivos. El bombardeo aéreo y de artillería japonés continuaba en todo el frente, aumentando en intensidad cada vez que los americanos efectuaban un intento de resistencia. Con la retirada del Cuerpo de Ejército II, el Cuerpo de Ejército I quedó expuesto a los ataques de flanco y tuvo que retirarse también.

El general Wainwright comprendió que sólo un ataque por parte del Cuerpo de Ejército I contra la Brigada 65 y la División 4 japonesas podría detener el desastre. Se lo propuso al general King; pero éste se negó a dar la orden, pues ya no disponía más que de un ejército desorganizado, derrotado, diezmado y enfermo, al que se mandaría inútilmente al matadero si no se rendía. Fue, por lo tanto, suya la decisión que puso punto final a los combates en la península de Bataán. El 9 de abril mandó dos parlamentarios al comandante japonés.

Aquella noche se volaron los depósitos de municiones y unas 2000 personas huyeron a Corregidor en pequeñas embarcaciones y gabarras.

En la península de Bataán, 78.000 hombres cayeron prisioneros. Ahora el general Homma podía prepararse para el asedio de Corregidor, el formidable «Gibraltar de Oriente», y después apoderarse de la bahía de Manila y exigir la capitulación de todas las Filipinas.

CORREGIDOR



Cuando los hombres del 4º de *marines* de Bataán embarcaron y se dirigieron hacia Corregidor no abrigaban muchas esperanzas respecto al posible desenlace del viaje. Habían escuchado a un locutor de la radio de Manila que comunicaba al mundo, y, por consiguiente, a los japoneses, que los *marines* emprenderían la travesía aquella noche. Estos hombres creían que los nipones no dejarían escapar la ocasión de atacarlos mientras se encontrasen indefensos en sus embarcaciones. No obstante, la travesía se desarrolló sin novedad.

Una vez desembarcados empezaron a alimentar alguna esperanza, basándose en la supuesta invulnerabilidad de la «roca». En efecto, como podían comprobar, Olongapo había quedado destruida, los astilleros de la Marina en Cavite y en Sangley Point estaban en ruinas, los bombardeos machacaron los grandes aeropuertos y otras instalaciones militares; pero la «roca» estaba aún intacta, parecía invulnerable... o, por lo menos, eso decían los soldados de su guarnición.

El día 29 los *marines* fueron informados, por sus comandantes de compañía, sobre la organización de las defensas portuarias. Muchos veteranos del regimiento ya habían estado antes en Filipinas, y les contaron a sus compañeros las maravillas del «Gibraltar de Oriente». Los fabulosos túneles, el armamento pesado, la nave de cemento del fuerte Drum; todo ello un tanto exagerado por la animada fantasía de los narradores.

En realidad, las defensas portuarias de la bahía de Manila consistían en cuatro fuertes construidos en islas. El fuerte Mills era la isla de Corregidor. Tenía forma de renacuajo, y medía 415 km de longitud por 2,5 de anchura máxima. La cabeza del «renacuajo» apuntaba hacia el Oeste y la cola se extendía hacia el Este; el punto en que la cola se unía a la cabeza tenía poco más de 500 metros de anchura. Esta zona, baja y estrecha, se llamaba Bottomside, y en ella había un pequeño pueblo, muelles, tiendas y almacenes, la central eléctrica y las instalaciones frigoríficas. Al oeste de Bottomside, el promontorio formaba una elevación, con una pequeña llanura que recibía el nombre, bastante apropiado, de Middleside. Allí se encontraban los cuarteles y el hospital.

Topside (zona alta) era otra llanura, y además el punto más alto de la isla. En él se hallaba la plaza de armas, alrededor de la cual se encontraban los alojamientos de los oficiales, los puestos de mando y un cuartel. Desde Topside, los acantilados bajaban perpendicularmente hasta el mar, pero estaban cortados por dos cañadas, la Cheney y la James, por las que se podía ir desde la playa a las zonas de Middleside y de Topside.

La parte más extensa de la «cola» de Corregidor era la colina de Malinta, bajo la cual se encontraba la obra más importante de la isla: el túnel de Malinta. El túnel principal medía 427 metros de longitud y 9 de anchura. Contaba con 25 ramificaciones, a intervalos regulares, de 122 metros cada una. En una de estas ramificaciones se hallaba el hospital y en otras el Servicio de Intendencia militar.

Desde la colina de Malinta, la isla se extendía hacia la punta, y en aquella zona el terreno llano permitía la existencia del pequeño aeródromo de Kindley.

En teoría, el armamento de Corregidor era imponente. Cincuenta y seis cañones costeros, de un calibre que oscilaba entre los 76 mm y los 304 mm, coronaban la isla. Dos de los cañones de 304 mm tenían un alcance de 24 km; además había seis cañones, también de 304, cuyo alcance era de 14 km, y diez morteros del mismo calibre. Diecinueve cañones de 155 mm tenían un alcance de 15.000 metros. Para la defensa antiaérea se disponía de 24 cañones de 76 mm, 48 ametralladoras de 12,7 y 5 reflectores con espejo de 152 mm de diámetro.

La principal preocupación, en el aspecto logístico, era el abastecimiento de municiones. Había muchas municiones, desde luego, pero pocas del tipo adecuado para su utilización contra objetivos terrestres; y no había proyectores de iluminación que permitiesen efectuar acciones de fuego nocturno.

Además del fuerte Mills, estaba el fuerte Hughes, inmediatamente al sur de Corregidor, islote de 400 m², con 17 cañones cuyos calibres variaban de los 435 mm a los 76 mm. Y a cuatro millas al sur de Hughes se hallaba el fuerte Drum.

Para construir el fuerte Drum los ingenieros habían aislado totalmente la parte elevada de la isla El Fraile; con los cimientos sobre la propia roca, construyeron un recinto acorazado de 106 m de largo por 44 de ancho, con muros de hormigón que alcanzaban un espesor de 11 m. El «acorazado americano Drum», como le llamaban los marineros, estaba armado con cuatro cañones de 356 mm y otros cuatro de 152 mm, y su defensa antiaérea consistía en tres piezas de 76 mm.

La más meridional de las islas fortificadas era la de Carabao, tan sólo a 450 m de la costa de la provincia de Cavite. En esta isla se construyó el

CAPITULA

Filipinas, diciembre de 1941 - mayo de 1942

Fred Stolley

Se decía que Corregidor, "el Gibraltar de Oriente", era inexpugnable; pero después de la pérdida de Bataán, el destino de la fortificada isla estaba marcado. Ya no podía recibir abastecimientos ni ser evacuada; y el hambre, las enfermedades y los incesantes bombardeos habían debilitado tanto la guarnición que su resistencia ante el ataque final fue débil. Los americanos tenían en la isla 15.000 hombres, pero tan exhaustos que no consiguieron resistir el ataque de los primeros mil japoneses que desembarcaron.

El 5 de mayo de 1942, después de cuatro meses de ininterrumpidos bombardeos aéreos y de artillería, las fuerzas japonesas atravesaron el canal de Nord, que separa la península de Bataán de Corregidor, y establecieron una cabeza de puente en la isla. *(Ullstein)*

fuerte Frank, cuyo armamento estaba constituido por 21 cañones, de un calibre que variaba desde los 356 mm a los 75 mm en la artillería que defendía los embarcaderos.

En tiempos de paz, la fuerza total de las islas fortificadas de la bahía de Manila no pasaba de los 6000 hombres, la mayor parte de los cuales estaba de guarnición en Corregidor; pero, con la guerra, la situación había cambiado. A medida que la zonas militares se evacuaban, las islas se poblaban: primero llegaron los supervivientes de la base naval de Cavite, después las tropas de los mandos y de los servicios logísticos de Manila. El día de Navidad, el general Douglas MacArthur estableció allí su puesto de mando, y con él llegaron una compañía de la policía militar, dos compañías del servicio de armamentos, una de ingenieros y un destacamento de los Servicios. Cuando llegó el 4º de *marines*, la isla estaba ya llena de hombres de todas las Armas.

El 29 de diciembre, a las 11,30 sonó la alarma aérea, acogida con indiferencia por la guarnición y con temor por los recién llegados. Al poco rato se oyeron las detonaciones de la defensa antiaérea, y poco después una formación de 18 bombarderos bimotores japoneses dejó caer su primera carga de bombas.

Había comenzado la «saga» de Corregidor.

El teniente general Masaharu Homma era un soldado con mucho sentido de la realidad y un buen táctico. No creía que la fortaleza de Corregidor fuera inexpugnable; pero su primer objetivo era apoderarse de Manila y derrotar al ejército de MacArthur... Corregidor podía esperar. No había peligro de que escapase.

Así, pues, una vez tomada Manila, cursó las órdenes para un ataque aéreo sobre la fortaleza. La 5ª División aérea del Ejército, del teniente general Hideoshi Obata, arremetería contra la isla «con toda su fuerza» a mediodía del 29 de diciembre, y una hora después los bombarderos de la 11ª Fuerza Aérea de la Marina intervendrían para continuar la operación.

Llegaron con seis minutos de adelanto. A las 11,54 horas, la primera escuadrilla, apoyada por 19 cazas, llegó sobre la «roca». Sobrevolaron la isla en todas direcciones durante media hora, lanzando bombas de 100 y de 250 kg. A las 12,30 aparecieron 22 bombarderos ligeros y 18 bombarderos en picado; después entró en escena la Marina. Utilizando, en esta ocasión, unos 60 aviones, los japoneses prosiguieron el ataque durante una hora por lo menos.

El puesto de mando de la USAFFE se encontraba en Topside, y, cuando sonó la alarma aérea, MacArthur salió a observar lo que pasaba. Permaneció con aire indiferente mientras la primera oleada de aviones dejaba caer sus bombas. «¡Agáchese, general, agáchese!» –gritó un ayudante de campo–; pero el general siguió de pie durante todo el ataque, hasta que su ayudante consiguió convencerle para que subiera a un coche y se trasladara al túnel Malinta.

Los cañones de 76 mm derribaron tres bombarderos que volaban a gran altura, y las ametralladoras de 12,7 cuatro de los bombarderos en picado japoneses.

Pero cuando sonó la señal que indicaba el final de la alarma, y los no combatientes salieron de sus refugios, quedaron aturdidos ante las ruinas de lo que había sido el «Gibraltar de Oriente». Y entonces comenzaron a reorganizarse.

En la isla reinaba un completo desbarajuste. En la primera oleada, las bombas destruyeron el círculo de oficiales, el hospital de la guarnición (que había sido evacuado) y muchos edificios de Topside y Bottomside. Otras oleadas de bombarderos alcanzaron objetivos más importantes; pero los resultados fueron los mismos en todas partes. Bajo la nube de polvo y de humo, Corregidor ofrecía el aspecto de una masa de planchas rotas y retorcidas. Después de aquella primera incursión las cosas se presentaban muy mal para los moradores de la fortaleza.

Los bombarderos volvieron a actuar los días 2, 3, 4, 5 y 6 de enero, lanzando sus bombas desde una altura variable, entre los 7000 y los 8000 metros. Las baterías antiaéreas reaccionaron siempre muy eficazmente.

Durante el resto del mes la «roca» se vio libre de los bombardeos, pues la 5ª División aérea japonesa había dejado Filipinas. Fue entonces cuando empezaron a difundirse los rumores. Muchos soldados tomaron al pie de la letra lo que dijo el presidente Roosevelt cuando anunció: «Centenares de buques... miles de aeroplanos... están llegando para socorreros». Los hombres esperaban día tras día este soñado convoy, y al amanecer subían a los puntos más elevados, oteando el horizonte, con la esperanza de verlo llegar.

Algunos se dieron cuenta de la verdadera situación cuando un submarino, que transportaba espoletas para la artillería antiaérea, llegó de las Hawai en febrero. Los hombres encargados de descargar el submarino se enteraron entonces de

los enormes daños sufridos por la Escuadra americana en Pearl Harbor y de lo difícil que sería recibir refuerzos.

Hasta aquel momento la «roca» no había sido bombardeada por la artillería; pero, a fines de enero, una batería japonesa, al mando del comandante Toshinori Kondo y emplazada cerca de Ternate, a menos de 19 km de Corregidor, empezó a disparar con intervalos de un minuto durante tres horas.

Se intentó localizar los asentamientos de los cañones de Kondo; mas fue en vano. Hacían poco daño, es cierto; pero ponían a prueba los nervios de los defensores.

Mientras tanto, el presidente Roosevelt se preocupaba por el destino de Bataán y de Corregidor; pero, especialmente, por el de MacArthur. Estados Unidos no podían permitirse el lujo de perder a su soldado más famoso; por ello, como ya se ha dicho, el 22 de febrero se ordenó a MacArthur que se trasladara a Australia. Para la gente de Corregidor la salida del general representaba un rayo de esperanza: sabían que, si era humanamente posible hacer algo por ayudarles, MacArthur lo haría.

A mediados de marzo, la batería del comandante Kondo había dejado ya de disparar; pero entonces el coronel Masayoshi Hayakawa y su 1.er Regimiento de artillería pesada se instalaron en las colinas del Pico de Loro, cerca del fuerte Frank. Este regimiento disponía de diez de las más potentes piezas de artillería del Ejército japonés: los obuses de 240 mm. Con estos colosos empezaron a bombardear los fuertes Frank y Drum, consiguiendo infligir graves daños al primero; en cambio, los 11 metros de hormigón que protegían el fuerte Drum resistieron el bombardeo magníficamente.

El 22 de marzo el destacamento Hayakawa se retiró para tomar parte en el ataque final contra Bataán. Los fuertes americanos tuvieron entonces unos momentos de descanso; pero el 24 de



DEL ARSENAL JAPONÉS

El Ejército japonés estaba esencialmente constituido por unidades de infantería, aunque bastante bien dotadas de artillería. Su armamento podía sostener cualquier comparación con los de los demás ejércitos, porque era de sólida construcción, de seguro funcionamiento, de notable alcance y con municiones de un gran radio de acción. En el Ejército nipón, los obuses podían sustituirse por cañones de igual potencia, pero éstos se utilizaban menos porque el tiro curvo de los obuses y de los morteros resultaba más eficaz en los campos de batalla del sur del Pacífico.

Obús de 105 mm, mod. 91 (1931)

El "105" era, junto con el "75" la pieza de artillería de campaña del Ejército japonés. El regimiento de artillería de campaña estaba constituido por tres batallones, con un total de 12 piezas de 75 mm y 24 piezas de 105 mm. El obús de 105 mm se caracterizaba por su limitado peso: solía ser arrastrado por caballos. **Peso de la pieza en batería:** 1925 kg. **Alcance máximo:** 10.400 m.

Obús de 70 mm, mod. 92 (1932)

Cada batallón de infantería japonés incluía una batería (de dos secciones cada una y con dos piezas) dotada de estas armas para el apoyo de los infantes. Ligero y fácil de manejar, el "70 mm" disparaba un un proyectil de peso relativamente elevado. **Peso de la pieza en batería:** 212 kg. **Alcance máximo:** unos 2900 m.

Obús de 150 mm, mod. 4 (1915)

Era una de las piezas de artillería de calibre mediano. Cada batallón de artillería reunía tres baterías con cuatro de estas piezas de 150 mm. El tipo más reciente, el modelo 96 (1936), podía disparar con el excepcional ángulo de elevación de 75° (con la precaución de cavar un hoyo profundo para acoger la cureña en el momento del retroceso). **Peso de la pieza en batería:** 2763 kg. **Alcance máximo:** unos 9600 m.

(John Batchelor)

marzo se reanudaron los bombardeos aéreos. El general Homma había iniciado la última fase de su ofensiva para conquistar la «roca».

Efectuaron el ataque 60 aviones del Ejército y 24 de la Marina. Partiendo del aeródromo Clark, cada avión podía realizar tres o cuatro vuelos al día, de modo que los japoneses pudieron comenzar los ataques a las 9,30 y continuarlos hasta las 16,30. Aquella noche llevaron a cabo el primer bombardeo nocturno de la campaña, y en los tres días que siguieron enviaron un mínimo de 50 bombarderos al día.

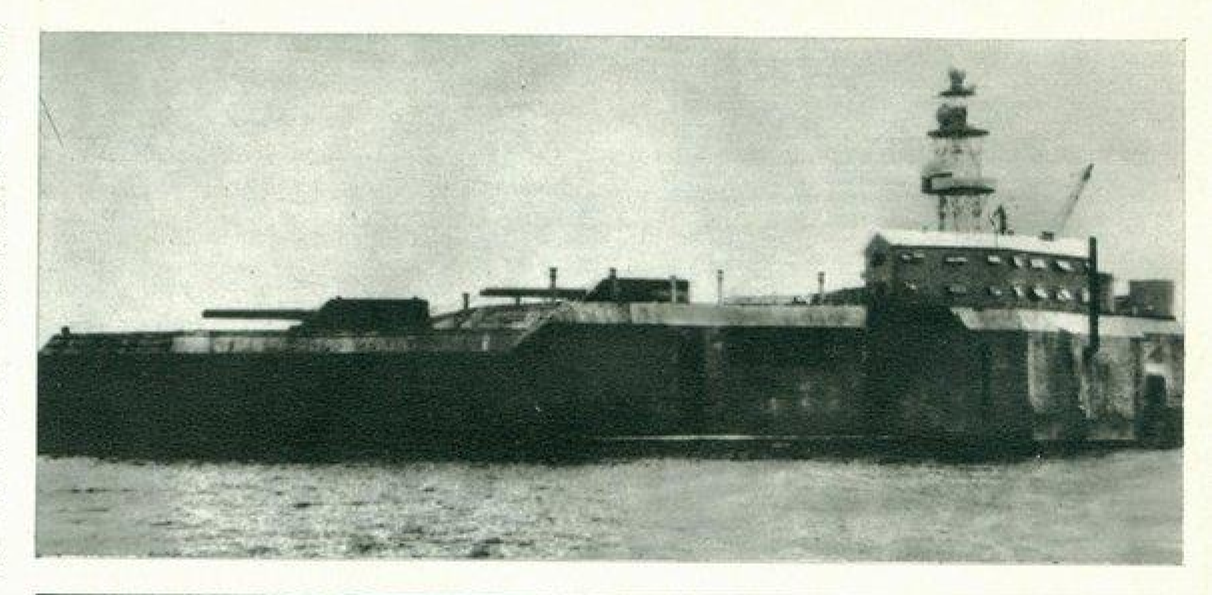
Las incursiones causaron muchos daños; pero, una vez más, se pudo decir que los artilleros del 60° habían salvado la «roca». La central eléctrica del Fuerte Mills estaba aún intacta; y si bien algunas posiciones costeras fueron alcanzadas, las pérdidas eran leves. Corregidor estaba todavía en condiciones de combatir.

No obstante, comenzaba a advertirse la escasez de víveres; las tropas estaban a media ración desde el día 1 de enero.

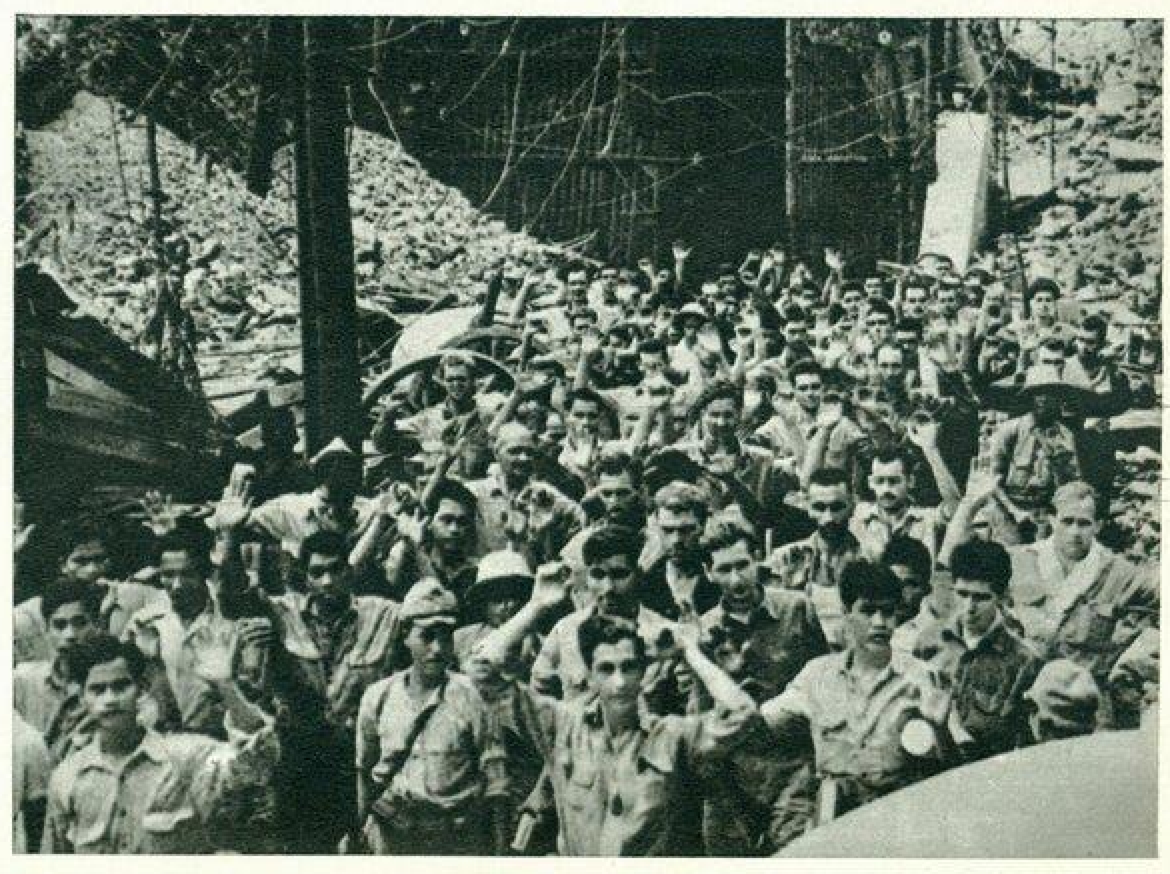
Después de la capitulación de la península de Bataán, Corregidor se encontró ya bajo el tiro directo de los japoneses, pues estaba a unas tres millas de la citada península. Los japoneses utilizaron todos los tipos de cañones, desde los de 75 mm hasta los de 240 mm, para martillear aquel pequeño objetivo. En cuanto la artillería desplegó y se elevó el aerostato para observar el tiro, se inició el mortífero duelo. Desde el aerostato, los observadores podían localizar con precisión los objetivos de Corregidor, y dirigir el tiro de las baterías contra cualquier punto. Era, desde luego, un combate desigual.

Pero las baterías de Corregidor tuvieron también sus momentos de éxito. Los morteros *Geary* alcanzaron una posición artillera japonesa, destruyendo una batería entera, luego un depósito de municiones, y, finalmente, algunos carros de combate. Sin embargo, cuando los grandes obuses japoneses de 240 mm comenzaron a responder al fuego, con sus proyectiles de 180 kg y con espoleta a tiempo, se decidió el destino de la lucha. El 15 de abril la batería James sufrió 42 bajas cuando, a causa del fuego de la artillería pesada enemiga, se desplomó una gran roca sobre un refugio provisional de los artilleros: los hombres perecieron asfixiados antes de que los equipos de socorro pudieran sacarlos. La batería Crockett fue también alcanzada, y las baterías Geary y Craghill quedaron fuera de combate al poco rato de romper el fuego. Sólo los cañones de 356 mm de la batería Wilson, en el fuerte Drum, que tenían torreta, consiguieron permanecer constantemente en acción.

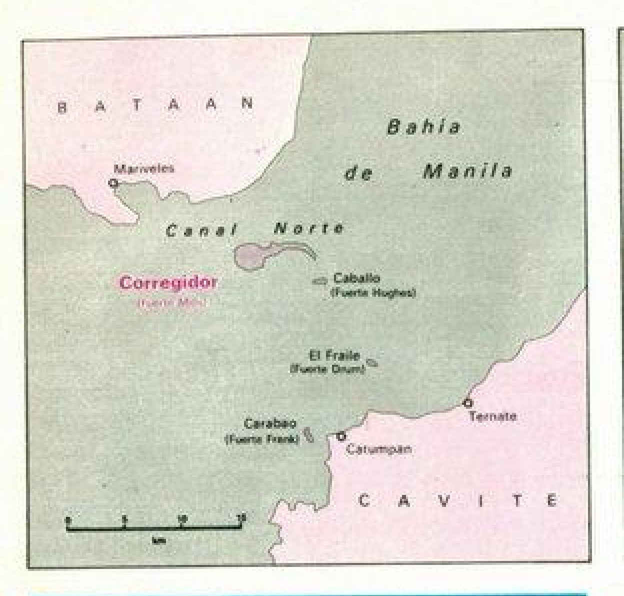
El 29 de abril, día del cumpleaños del emperador Hirohito, los artilleros japoneses se prepararon para celebrar la fiesta: amontonaron municiones durante varios días, y, a una señal convenida, a las 7,25 horas, comenzaron su «saludo al emperador». El estruendo era enloquecedor; los grandes cañones disparaban, o así les pareció a los desconcertados defensores, con la rapidez de las ametralladoras. Los enormes obuses de 240 mm entraron en acción, y las fragorosas explosiones de las granadas lanzaron a los defensores de las playas fuera de sus refugios. Mientras tan-







Arriba: el fuerte Drum, la característica ciudadela de hormigón construida en la isla El Fraile, para proteger Corregidor. El «Acorazado Drum», como se le llamaba, disponía de cuatro cañones de 356 mm y otros cuatro de 152; su defensa antiaérea estaba constituida por tres piezas de 76 mm. En el centro: un obús de 305 mm en la fortaleza de Corregidor. A esta isla, apoyada por otros fuertes muy bien armados y construidos en islotes vecinos, se la conocía con la denominación de «Roca o Gibraltar de Oriente»; pero la falta de una adecuada protección aérea la hizo vulnerable y facilitó la conquista japonesa. Abajo: 6 de mayo: soldados de la guarnición aliada de Corregidor salen del túnel Malinta para rendirse. Con ello concluía la campaña japonesa en Filipinas. La fuerza nipona de desembarco en la isla –unos 1.000 hombres– había derrotado a 15.000 soldados aliados. (Keystone) - (Archivo Rizzoli) - (US Army)



CORREGIDOR

TÚNEL MALINTA

5 de mayo 23.30 h.
Los japoneses establecen una cabeza de puente

North Point

BOTTOMSIDE

Aeródromo Kindley

6 de mayo 01.00 h.

6 de mayo 06.00 h.
Se establece la línea defensiva norteamericana

6 de mayo 10.30 h.
Es ocupada la última línea defensiva; se rinden los norteamericanos

JAMES

Valle James

CHICAGO

Cuarteles

Hospital

MIDDLESIDE

TOPSIDE

Valle Ramsey

San José

Valle Cheney

Cuarteles

Campo de golf

Hooker Point

Bahía de Manila

CRAGHILL

GEARY

CROCKETT

Geary Point

Batería

Batería antiaérea

metri

Los últimos baluartes aliados en las Filipinas: la defensa de la bahía de Manila se centraba en la isla-fortaleza de Corregidor.

1941

23 de diciembre: Wake se rinde a las fuerzas japonesas.

25 de diciembre: se rinde Hong-Kong a las fuerzas niponas.

29 de diciembre: aviones nipones efectúan la primera incursión importante sobre Corregidor.

1942

1 de enero: en Corregidor se reducen las raciones de víveres a las tropas estadounidenses.

15 de febrero: Singapur se rinde a los japoneses.

22 de febrero: Roosevelt ordena al general MacArthur que abandone Corregidor.

12 de marzo: MacArthur abandona Corregidor: "Volveré".

24 de marzo: los japoneses inician el ataque contra Bataán.

9 de abril: se rinden a los japoneses los últimos defensores de Bataán.

5 de mayo: las fuerzas niponas establecen una cabeza de puente en Corregidor.

6 de mayo: Corregidor se rinde a los japoneses.

to, los bombarderos atacaban desde el cielo; pero en aquel momento el fuego de artillería era tan intenso que los hombres de Corregidor ni siquiera se dieron cuenta de que estaban sufriendo también un ataque aéreo.

El fuego de la artillería continuó durante otros dos días. Después, el 2 de mayo, los japoneses aun lo intensificaron: en el espacio de cinco horas lanzaron un total de 3600 disparos sobre la zona de las baterías Geary y Crockett. Al final, un proyectil perforante y con espoleta retardada de los obuses de 240 mm, penetró a través del cemento, ya debilitado, de uno de los polvorines principales de la batería Geary. Entonces, a los japoneses del aerostato de observación les pareció que toda la isla de Corregidor había estallado.

Y también lo creyeron los defensores. Incluso en Bottomside la sacudida fue tan violenta que causó hemorragias de nariz y de oídos. Varios morteros de 13 toneladas de peso volaron por los aires, como si fuesen juguetes; se encontró uno de ellos en lo que había sido un campo de golf, a 136 metros de distancia. Cayó asimismo una lluvia de escombros mezclada con granadas de mortero de 305 mm sin estallar. En cuanto se disipó el humo, los hombres, tambaleándose, salieron de sus refugios para iniciar las operaciones de socorro; afortunadamente, los japoneses suspendieron el fuego por aquel día, pues de lo contrario las pérdidas humanas habrían sido tres veces superiores.

La mañana del día 5 los japoneses abrieron fuego otra vez con todas las armas que poseían, y entonces la reacción de la artillería de Corregidor ya se reveló débil, pues la mayor parte de las baterías estaban inutilizadas.

A las 18,30 todas las organizaciones defensivas correspondientes a los puntos de desembarco estaban bajo el fuego japonés; pero más tarde el fuego de artillería se desplazó hacia la cola de la isla y hacia las playas de la costa septentrional. A las 21, mientras el fuego se hacía más intenso, el coronel Howard ordenó que se sacaran todas las armas de los refugios y se guarnecieran las playas.

Media hora después, los aerófonos del Regimiento de artillería antiaérea 60 captaron el ruido de las barcazas de desembarco que se ponían en movimiento en los alrededores de Limay. Los japoneses estaban llegando.

Era aquélla una situación extraña. Las playas estaban guarnecidas por un grupo heterogéneo de *marines*, soldados, marineros, paisanos y exploradores filipinos: la tropa más maltrecha y variada que se había visto jamás en un combate. Su armamento iba desde los fusiles *Enfield* hasta los lanzagranadas. La bien instruida División 4 japonesa de Homma no tendría la menor dificultad en desembarcar con una defensa semejante, sobre todo después del bombardeo preparatorio; no obstante, y pese a la luz de la luna, los timoneles de las barcazas tuvieron dificultades para llegar a las zonas que se les había asignado para el desembarco. Una corriente inesperada, que recorría el canal Norte, empujó a la fuerza de desembarco lejos de la zona establecida, hasta la cola de la isla, a miles de metros de distancia de su objetivo. Y mientras las barcazas iban a la deriva, hacia el Este, intentando luchar contra la corriente, las defensas costeras abrieron fuego contra ellas con los cañones de 75 y de 37 mm, con las ametralladoras y hasta con los fusiles.

Los japoneses, que esperaban un desembarco fácil, quedaron completamente desconcertados.

Sin embargo, un 30% de ellos, por lo menos, consiguió desembarcar y establecer una cabeza de puente. Por otra parte, algunas embarcaciones, una de las cuales llevaba a bordo al coronel Gempachi Sato, que mandaba una unidad del Regimiento de infantería 61, llegaron a la isla sin ser advertidas.

Mientras los defensores de las playas seguían disparando contra la segunda oleada de desembarco, el coronel Sato organizó a los supervivientes y emprendió su marcha hacia el túnel Malinta.

Los combates que se trabaron a continuación fueron tan confusos que no se puede dar una relación clara de ellos. Pequeños grupos establecieron reductos y los defendieron hasta la muerte; pero, al final, la falta de comunicaciones entre los defensores aceleró el desastre. Al amanecer del día siguiente, algunos de los grupos que guarnecían las playas aún no sabían que los japoneses habían desembarcado.

El mismo coronel Howard no supo nada del desembarco hasta medianoche, y cuando ordenó que la reserva de su regimiento entrase en acción, ésta encontró muchas dificultades para pasar por el túnel Malinta y llegar a la zona del combate. Y se dio el asombroso caso de que, con 15.000 hombres en Corregidor, de los cuales 4000 ó 5000 estaban concentrados en el túnel Malinta, Howard y Moore se encontraron en la imposibilidad de reunir una reserva capaz de oponerse a 1000 japoneses. Había muchos soldados de los servicios, técnicos y oficiales disponibles, pero lo que la «roca» precisaba en aquellos momentos eran combatientes.

Por su parte, el general Homma también se estaba mordiendo las uñas de desesperación. Al enterarse de que la mitad, o los dos tercios, de los medios de desembarco habían sido destruidos, se dio cuenta de que existía el serio peligro de que los americanos arrojaran al mar a sus soldados. Y si bien disponía aún de 14.000 hombres, ya no le quedaban más que 21 embarcaciones. Cuando se le confirmó que los americanos estaban contraatacando fue presa del pánico.

No obstante, el ataque japonés no fracasó. Pequeños destacamentos habían envuelto por los flancos a los elementos americanos que contraatacaban; también se había desembarcado la artillería ligera, que proporcionaba un eficaz fuego de apoyo, y, en fin, el golpe final se asestó a las 10, cuando entraron en acción tres carros de combate que los nipones consiguieron desembarcar.

Corregidor ya estaba perdida. Se habían empleado todas las reservas, todos los cañones se hallaban inutilizados y los japoneses ya estaban sólidamente instalados en una cabeza de puente. El día 6 de mayo, a las 10 horas, el general Wainwright ordenó a su ayudante de campo que transmitiese un mensaje de rendición al general Homma, y se dio orden a las tropas de destruir las armas. Corregidor, la fortaleza «invulnerable», había caído...

Las reacciones de los hombres de la «roca» fueron muy diversas. Algunos entraron en los almacenes de alcohol medicinal y se emborracharon; otros se lanzaron sobre las reservas de víveres acumulados y comieron hasta hartarse.



FRED STOLLEY

Redactor jefe del *Walla Walla*, semanario del 4° de *marines* en Shanghai, en 1941. Se hallaba en Corregidor, al mando de una sección de ametralladoras, cuando la isla cayó en manos de los japoneses, pasando tres años y medio en un campo de concentración como prisionero de guerra. En 1952 volvió a Extremo Oriente, con el cargo de corresponsal en la guerra de Corea, y después como jefe del servicio de prensa de una división de *marines*. A su regreso de Corea fue redactor de la *Marine Corps Gazette*, hasta que se jubiló en 1957. En 1961 pasó a formar parte del Instituto Naval de los Estados Unidos, en calidad de redactor del *Naval Institute Proceedings*. Actualmente es director de difusión del citado organismo.



Zona fronteriza entre China y Birmania *(Foto Magnum)*

LA LARGA RETIRADA
LA PRIMERA CAMPAÑA DE BIRMANIA

sir John Smyth, general de brigada

Se había dado muy poca importancia a la defensa de Birmania, ya que, durante mucho tiempo, la invasión terrestre pareció una posibilidad muy remota. Pero a fines de 1941 los japoneses se prepararon para ocupar el país y proteger al flanco noroccidental de la "esfera de coprosperidad de la gran Asia oriental", sobre la que el Imperio del Sol Naciente pensaba imponer la propia supremacía. El autor de este artículo, que durante la primera fase de la campaña mandó las fuerzas británicas, nos ofrece una visión inédita de aquella lucha desigual y de la retirada (la más larga efectuada jamás por los ingleses) hasta la frontera de la India.

Esta campaña, corta pero muy importante, puede dividirse en dos fases. La primera duró desde diciembre de 1941 hasta marzo de 1942, y comprende el período en que el Ejército de Birmania, al mando del general Hutton, combatió y perdió la batalla de Rangún y el dominio de la carretera que enlazaba con la China de Chiang Kai-Chek, lo que decidió el destino de Birmania.

La segunda fase duró de marzo a mayo de 1942, cuando lo que restaba de los Ejércitos birmano y chino, bajo las órdenes del general Alexander, continuaron combatiendo durante todo el repliegue, desde Rangún hasta la frontera con la India, consiguiendo una acción retardadora. Y esto, precisamente, salvó a la India de la amenaza de una invasión nipona, y permitió que los agotados supervivientes de la campaña de Birmania pudieran ponerse a salvo en aquel país. El general Alexander la definió como «la operación de salvamento de Birmania».

Sería difícil encontrar un país menos preparado para la defensa, en un conflicto de proporciones mundiales, de lo que estaba Birmania en 1941. Sin embargo, tanto Winston Churchill como el presidente Roosevelt se dieron perfecta cuenta de la importancia que el país tenía para la causa de los Aliados en general y para la India en particular. Desde el punto de vista de la estrategia aliada, la necesidad de mantener a los chinos en condiciones de continuar la guerra contra el Japón era de interés vital, ya que esto significaba tener empeñadas considerables fuerzas enemigas. Y el único camino por el que el Ejército chino podía recibir abastecimientos y el único también que permitía mantener las bases aéreas americanas en China, era precisamente la ruta de Birmania. Desde el punto de vista de la India, mientras Birmania resistiese, Calcuta y los grandes centros industriales del Nordeste estarían prácticamente protegidos de las incursiones aéreas y de una invasión por tierra. Desde el punto de vista militar, hasta 1937 Birmania había formado parte de la India y por lo tanto su organización estaba bajo la competencia del Gobierno hindú. Después, tras la separación, obtuvo plena autonomía para sus fuerzas Armadas; no obstante, en septiembre de 1939, al estallar la guerra, hubo un nuevo cambio, ya que se puso a las Fuerzas Armadas birmanas a disposición directa de los jefes de Estado Mayor británicos, residentes en Londres, para la parte operativa, mientras que en lo administrativo y financiero seguían dependiendo del Gobierno local. En noviembre de 1940 se devolvió, inesperadamente, la dirección de las operaciones al recién constituido Mando de Extremo Oriente, con sede en Singapur, y la parte administrativa se dividió entre el Gobierno birmano y el Ministerio de la Guerra de Londres. Desde luego, esta decisión no podía ser menos acertada ni más contraproducente, y tanto los comandantes locales como los comandantes en jefe que se sucedieron en la India insistieron para que Birmania volviera bajo la jurisdicción del Gobierno indio. Pero sólo el 12 de diciembre de 1941, cuando el ataque japonés era ya inminente, Birmania volvió a formar parte de la India. Y aún se produjo otro cambio: el 30 del mismo mes, precisamente cuando los japoneses se habían lanzado al ataque, pasó a depender del ABDA (el Mando americano, británico, holandés y australiano del Pacífico sudoccidental). Mas en marzo de 1942, al disolverse el ABDA tras la invasión de las Indias holandesas por los japoneses, Birmania volvió nuevamente a la India. Es difícil imaginar un embrollo administrativo más complejo.

Debilidad general de los defensores

En 1937 había una guarnición muy reducida en Birmania: dos batallones británicos, cuatro de fusileros birmanos y algunas unidades más. Tiempo después, tras una tajante petición del Gobierno birmano, el gobernador, sir Reginald Dorman-Smith, constituyó otros dos batallones territoriales. Pero eso no satisfacía aún las aspiraciones de los birmanos, por lo que éstos crearon algunas compañías autóctonas que se incorporaron a los fusileros, antes reclutados exclusivamente entre los chin, los kachin y los karen, considerados como las tribus más belicosas. Pero el cuerpo en el que Birmania más confiaba era su policía militar, compuesta por nueve batallones.

Los dos únicos batallones regulares británicos eran el Batallón I del Regimiento *Gloucestershire* y el de Infantería Ligera II del Regimiento *Yorkshire* (el *King's Own Yorkshire Light Infantry*). Pero a muchos oficiales, suboficiales y soldados de ambos batallones ya se les había destacado en la India y en el Reino Unido, por lo que en diciembre de 1941 los efectivos que quedaban se habían reducido a dos compañías por batallón.

La aviación era asimismo muy escasa, como lo era en todo el Extremo Oriente. Al estallar la guerra la única unidad de la RAF estaba constituida por el 67° Escuadrón aéreo de caza, con unos 16 *Buffalo*. En cuanto a los aeródromos de Punta Victoria, Mergui, Tavoy y Moulmein eran de importacia vital en la ruta que seguían los refuerzos enviados por vía aérea a Malasia; pues la distancia de Rangún a Singapur era demasiado grande para que los aviones de aquella época la pudiesen recorrer sin escalas.

En abril de 1941 Chiang Kai-Chek había accedido a que cierto número de escuadrones aéreos americanos, con tripulaciones formadas por voluntarios, que se hicieron famosos con la sigla AVG (*American Volunteer Group*, Grupo americano de voluntarios) y que actuaban en China, se pusieran a disposición de la defensa birmana si era necesario. El primer contingente del AVG llegó en junio de 1941 y en noviembre ya se habían formado en Toungoo tres escuadrones de cazas *Tomahawk (P-40)*. En diciembre de 1941, cuando Birmania se encontró ante la amenaza real de la invasión, el generalísimo chino mantuvo su promesa y envió un escuadrón para contribuir a la defensa de Rangún.

La superioridad numérica y la mayor autonomía de vuelo de los aparatos japoneses, no eran las únicas desventajas de los defensores. Para impedir que nuestros aviones fuesen destruidos en tierra, era indispensable contar con un sistema de alarma eficaz; pero la disposición de los aeródromos birmanos excluía cualquier posibilidad de crearlo: casi todos estaban situados en una larga línea de Norte a Sur, que iba desde Punta Victoria, en el extremo meridional, hasta Lashio, en el lado opuesto. Además, disponíamos de un solo aparato radiogoniométrico, y el recién constituido cuerpo de observadores de Birmania no contaba con radiotransmisores, por lo que tenía que depender de las líneas telegráficas y telefónicas civiles, escasas y deficientes.

Durante la visita de Wavell a Chung King, el día de Navidad de 1941, Chiang Kai-Chek se ofreció para poner a disposición de la defensa de Birmania los Ejércitos 5 y 6. Wavell aceptó tan sólo la División 93 del Ejército 6 y la trasladó a los Estados Shan, poniendo algunas objeciones a la conveniencia de aceptar ambos Ejércitos. La negativa ofendió profundamente a los chinos, levantándose entonces muchas críticas contra Wavell. Parece ser que sus titubeos ante la oferta de ayuda derivaban del convencimiento que en aquella época compartían los jefes de Estado Mayor.

Tras estas premisas hablaré de la primera batalla de Birmania, en la que yo, como comandante de casi todas las fuerzas defensivas de tierra, desempeñé forzosamente el papel de protagonista. Para comprender bien esta campaña es necesario tener en cuenta que la evacuación de Dunkerque, la batalla de Inglaterra, las operaciones contra los italianos en el Norte de África y en África Oriental, la reciente pérdida de Singapur y la nueva amenaza contra Birmania, habían obligado a la *Commonwealth* británica a realizar un esfuerzo que llegaba al límite máximo de sus recursos. Ya no quedaban soldados, ni fuerzas navales ni aéreas, ni buenos oficiales para mandarlos; y todo ello era muy necesario en aquella dramática situación.

El 4 de diciembre de 1941 el general Wavell me ordenó que asumiera el mando de la División 17 *Black Cat* (Gato negro); pero el domingo 28 de diciembre, cuando se me convocó en Delhi para celebrar una entrevista, me informó de que había dispuesto el traslado a Birmania de su jefe de Estado Mayor, el general Hutton, para que organizase la defensa del país contra la invasión nipona, nombrándole comandante del Ejército birmano. Mi cometido consistía en dirigir la lucha con todas las fuerzas que Hutton pudiera poner a mi disposición, incluyendo la única brigada que quedaba de la División 17, pues las otras dos se habían perdido en la defensa de Malasia.

Wavell subestima al enemigo

El antiguo desprecio de Wavell por el soldado japonés era algo arraigado en él, un desprecio profundo del que no se desprendió hasta el día de la caída de Rangún. Por otra parte consideraba a las tropas hindúes, de que disponíamos en aquel momento, totalmente desprovistas de entrenamiento y mal equipadas para combatir en la jungla. En mi opinión esto explica por qué Wavell no conseguía comprender la razón de que nuestros soldados hindúes y birmanos, avezados a las acciones sobre carretera, no pudieran contener a las divisiones japonesas, móviles y muy entrenadas, en las fronteras extremas de Birmania.

Pocos días después, Wavell recibió la orden de ceder el mando de la India para asumir el de todas las fuerzas combatientes aliadas en Asia sudoriental. Aceptó este nuevo encargo, difícil y desesperado, con su flema habitual, limitándose a comentar, en el momento en que subía al avión: «¡Sabía que tendría que cargar con el bebé, pero aquí se trata de un par de gemelos!»

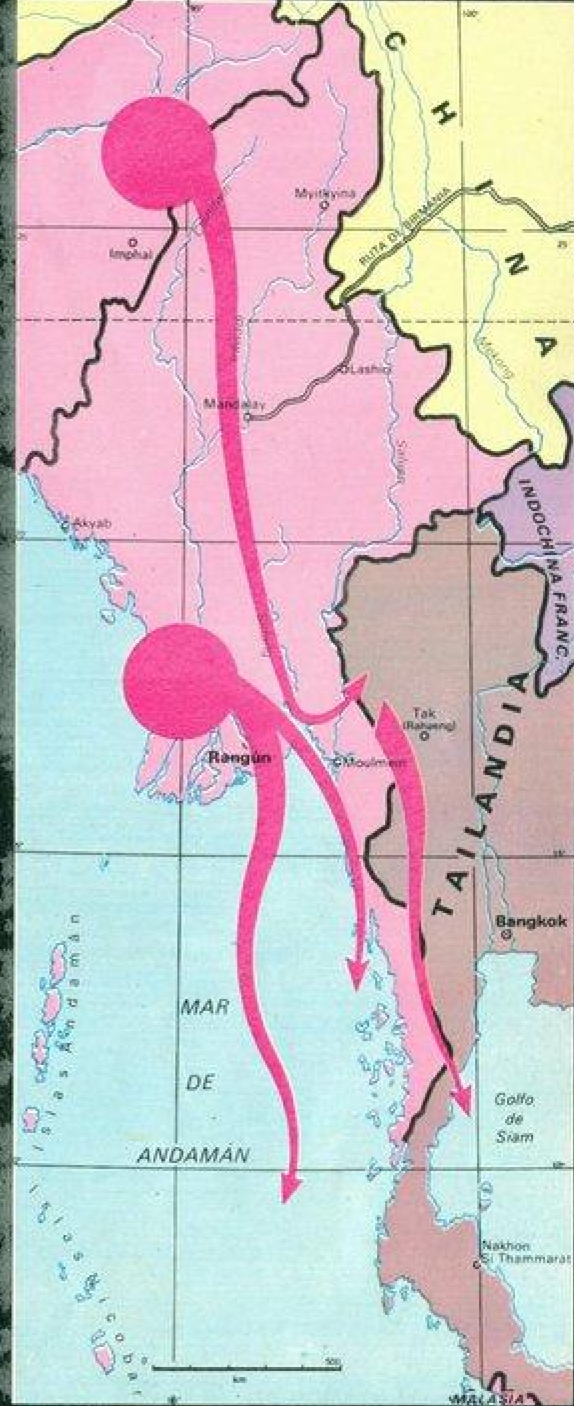
En el plan elaborado por los japoneses para la conquista de lo que ellos llamaban «región meridional», el cometido asignado en un principio al Ejército 15, compuesto por las Divisiones 33 y 55, con el apoyo de la 10ª Brigada aérea, era la ocupación de Tailandia, incluido el istmo de Kra, hasta Nakhon; en este punto ocuparían los aeródromos británicos de Tenasserim a fin de proteger el flanco derecho y la retaguardia del Ejército 25 en su avance por Malasia. Más tarde, una vez el Ejército meridional se hubiese asegurado de que las operaciones seguían de forma satisfactoria y de acuerdo con los planes previstos, el Ejército 15 comenzaría la invasión de Birmania, siguiendo la dirección de avance Tak-Moulmein y teniendo como primer objetivo la conquista de Rangún.

El Ejército 15, al que se había incorporado la división de la guardia imperial, entró en Bangkok el 8 de diciembre de 1941, lo que significaba que era ya dueño de Tailandia, país que con todos sus aeródromos y sus líneas férreas, se convertía entonces en zona de concentración japonesa. El 16 de enero un batallón japonés ocupó Punta Victoria, en Birmania meridional, sin encontrar la menor resistencia, pues la guarnición británica se había retirado.

Rangún sufrió la primera incursión aérea el 23 de diciembre de 1941, y la segunda, el día de Navidad. El efecto de los bombardeos en los trabajadores hindúes del puerto fue desastroso, tanto que, por esta razón, cada vez fue más difícil mantener la actividad en dicha zona.

Yo llegué a Rangún el 9 de enero de 1942 y me presenté directamente al general Hutton, al que aún no conocía personalmente. Hutton me trazó un cuadro exhaustivo y, como pude comprobar después, muy exacto de la situación. Probablemente la amenaza japonesa más grave procedería de Tak, por Kawkareik-Pa-an-Kyaikto, y de Sittang. Para hacer frente a este peligro inmediato, ya se había enviado la Brigada 16 hindú a

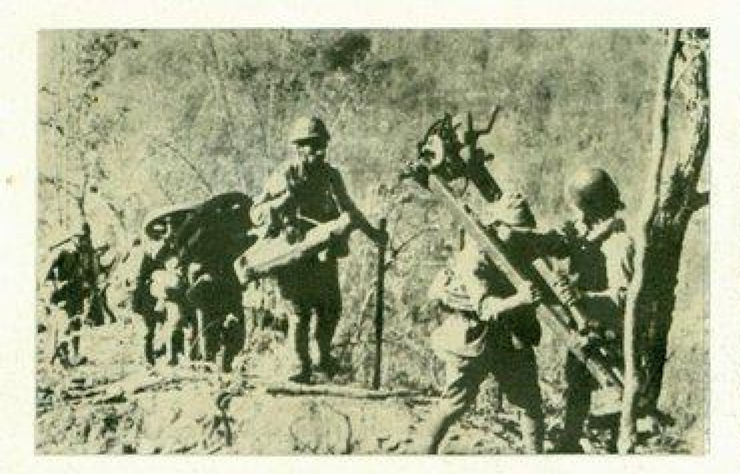
BIRMANIA 1942: UN NUEVO ÉXITO JAPONÉS

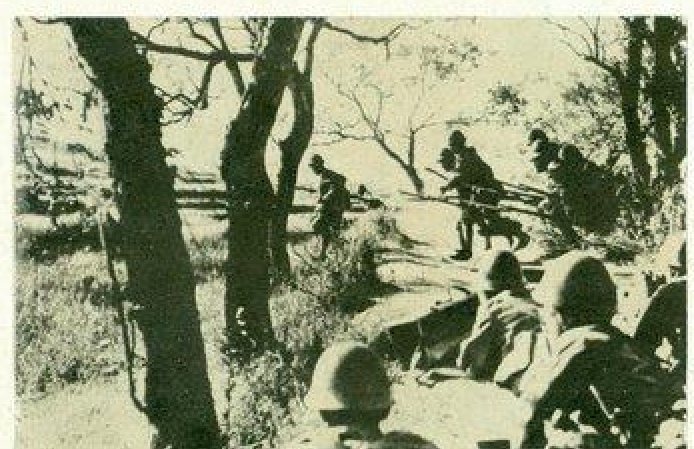


La División 55 japonesa comienza la invasión el 20 de enero

EL EJÉRCITO MERIDIONAL japonés inicia la invasión el 15 de enero

Sus yacimientos petrolíferos y la carretera que la unía con China hacían de Birmania una codiciada presa industrial y estratégica. Además, constituía un bastión contra eventuales ofensivas aliadas lanzadas desde la India. En realidad, la campaña birmana no fue otra cosa que la continuación de la campaña malaya: el Ejército meridional japonés había ocupado la península de Kra entre los días 8 y 10 de diciembre de 1941 y en un mes logró consolidar muy firmemente sus posiciones en Malasia, hasta el punto de que pudo lanzar sus fuerzas hacia el Norte e invadir Birmania. La ofensiva principal, desencadenada desde el Sur el 15 de enero de 1942, fue apoyada por un ataque convergente lanzado desde el Norte, el 20 de enero, por la División 55, que se hallaba en Tailandia. La invasión fue un nuevo triunfo para los estrategas japoneses, y las tropas aliadas se vieron forzadas a una larga y extenuante retirada hacia la frontera de Assam.







A la izquierda: un obús japonés de 70 mm dividido en diversas piezas para facilitar su transporte por la jungla. Infantería japonesa lanzándose al asalto mientras las ametralladoras apoyan su acción. Sobre estas líneas: los japoneses ocupan el campo petrolífero de Yenangyaung; pero los grandes pozos de petróleo habían sido destruidos el 16 de abril. (Sado-Opera Mundi) - (Paul Popper) - (Imperial War Museum)

Kawkareik, bajo el mando del general J. K. Jones.

La Brigada 2 birmana, mandada por el general Bourke, estaba diluida en una zona extensísima, de más de 480 km, cubierta en su mayor parte por la jungla, y tenía, además, la misión de defender los aeródromos de Mergui y de Tavoy.

En el Norte existía otra probable dirección por la que penetrar desde Papun hacia Sittang, por lo que el territorio confiado a mi responsabilidad se extendía desde dicha localidad hasta Mergui, en el Sur; por el Este llegaba hasta Tak y al paso de las Tres Pagodas. Era un territorio extenso y salvaje, una jungla atravesada por escasísimas vías de comunicación y con una extensión de 800 a 1300 km.

Para defender toda esta zona sólo disponía entonces de dos brigadas, la Brigada 16 hindú y la Brigada 2 birmana; una tercera (mi Brigada 46) tenía que llegar a Rangún unos días después. Para impedir un posible avance japonés por el Nordeste, una división muy débil, la División 1 birmana del general Bruce Scott, se concentró en los Estados Shan y, aunque me proporcionó toda la ayuda posible, no participó directamente en esta primera fase de la campaña.

Como el mando del Ejército no disponía de tropas para establecerlas a lo largo de las vías de comunicación, a mis obligaciones se sumaba la de defender dichas vías, que eran larguísimas, pues iban desde Moulmein hasta Bilin y Sittang.

El río Sittang constituía una formidable barrera en la ruta principal del avance japonés hacia Rangún; era el único obstáculo realmente duro en todo el teatro de operaciones. Por lo tanto, el puente que lo cruzaba tenía una importancia incalculable, tanto para nosotros como para ellos.

En la orilla izquierda del Sittang el terreno era descubierto y adecuado al tipo de operaciones para las que mis fuerzas habían sido entrenadas; era el único en el que la División 17 podría enfrentarse con los japoneses en condiciones de relativa igualdad; pero que, desgraciadamente, se encontraba sólo a 160 km de Rangún.

El día 15 de enero, el Batallón CXII del Ejército meridional japonés cruzó la frontera birmana y el ataque se desarrolló rápidamente en el transcurso de los días que siguieron. El 19 de enero el enemigo conquistó Tavoy, tras derrotar al batallón de fusileros *Gurkha* que la guarnecía y a una batería de las tropas auxiliares birmanas. Después de esta acción los defensores de Mergui quedaron aislados, y del 20 al 23 de enero fueron evacuados por mar. Las operaciones en Tenasserim, aunque efectuadas en menor escala, fueron importantes porque permitieron a los japoneses ocupar tres aeródromos, Punta Victoria, Mergui y Tavoy; lo que hizo posible que los cazas escoltasen a los bombarderos que atacaban Rangún.

El 21 de enero se vio claramente que los japoneses estaban avanzando en fuerza contra Kawkareik. El comandante del Ejército había ordenado al general Jones que procurara no empeñarse en combate hasta que no quedase ninguna posibilidad de retirada; pero esto era más fácil de decir que de hacer, dada la falta de medios de transporte. Después de una acción terrible, la Brigada 16 efectuó el repliegue hasta la zona de Moulmein, a donde llegó en condiciones que exigían una radical reorganización.

En aquel momento nos dimos perfecta cuenta, en líneas generales, del dispositivo del avance japonés. El enemigo, aprovechando su movilidad contra nuestra situación, que nos hacía depender de la disponibilidad de las carreteras, envolvía nuestras posiciones para atacarnos después por la espalda. Esta fue táctica que siguió durante toda la primera fase de la campaña de Birmania.

Mi Estado Mayor y yo llegamos a la conclusión de que, para detener el avance japonés, debíamos concentrarnos de forma que constituyésemos una fuerza equivalente a una división y combatir en terrenos elegidos por nosotros en vez de intentar defender localidades situadas a gran distancia unas de otras y en plena jungla. Por lo tanto, propuse que se efectuase un repliegue a la zona Bilin-Kyaikto-Sittang, movimiento que nos permitiría ocupar la posición del río Sittang.

La orden era resistir

Sin embargo, recibí la orden de oponer resistencia en el lugar donde me hallaba. Aun haciendo constar que no estaba de acuerdo con el plan del Alto Mando, la única alternativa para mí era la de colaborar lealmente en su ejecución. Y, claro está, tenía que conciliar este deber con el de evitar que mi división fuera destruida. El 14 de febrero, para cumplir el cometido que se me había confiado y por propia iniciativa, concentré mi división al otro lado del río Bilin, que en esta estación no era más que un foso, pero que, no obstante constituía una buena línea defensiva.

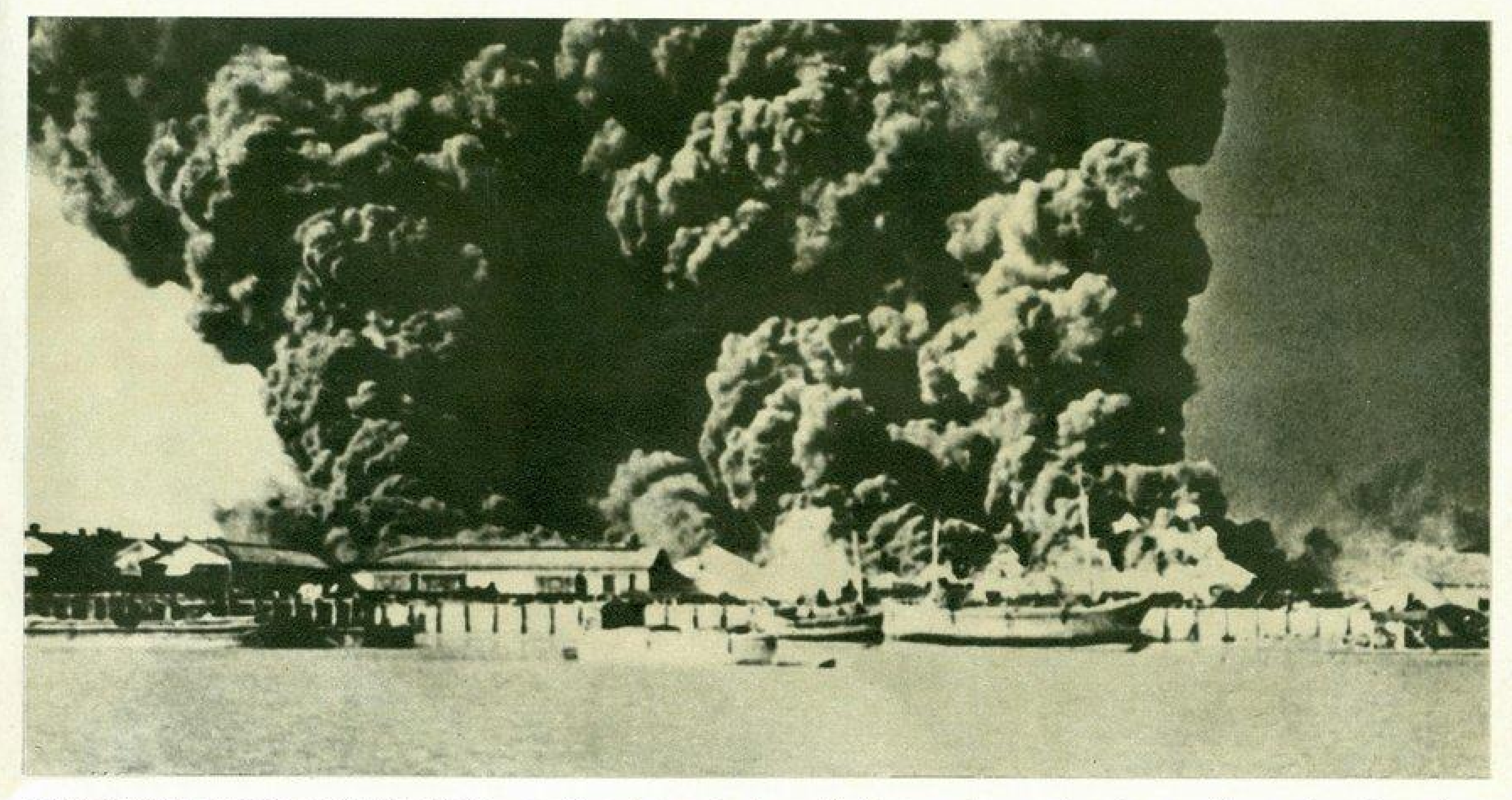
Unos días antes, el 26 de enero, el teniente general Iida, comandante del Ejército 15 japonés, había ordenado a la División 55 que conquistase Moulmein. Comprendí perfectamente que la posesión de esta importante ciudad permitiría al enemigo disponer de un nuevo aeródromo y que, al mismo tiempo, su conquista tendría repercusiones morales desastrosas en todo Birmania. No obstante, Moulmein era una posesión que no podía mantenerse a menos de que toda la división vertiese hasta la última gota de sangre en una desesperada batalla, cosa que estaba muy lejos de las intenciones del comandante en jefe.

Yo propuse defender Moulmein con una ligera pantalla defensiva; pero me ordenaron que la defendiese «durante el mayor tiempo posible con una brigada». No sé, y quizá no lo sabré nunca, cómo los generales Roger Ekin y Paddy Bourke consiguieron sacar a sus hombres de una situación tan espantosa. Después de dos días de encarnizados combates, en los que los japoneses sufrieron graves pérdidas, no quedaba otro recurso que mandar más refuerzos u ordenar la retirada. Por un verdadero milagro, y gracias a la transitoria ineficacia de la aviación nipona, los nuestros pudieron escapar a bordo de embarcaciones fluviales.

No obstante, se perdieron 600 hombres y gran cantidad de material.

Se rechazan las peticiones de retirada

Los japoneses habían ocupado Martabán y se estaban infiltrando por todas partes, entre las extensas y aisladas posiciones que yo debía defender. Comprendí que era preciso dirigirme de nuevo, y de forma apremiante, al comandante en jefe



Rangún en llamas: la fotografía se tomó desde el último remolcador que dejó el puerto. El 7 de marzo se llevó a término la evacuación de Rangún, inmediatamente después que los destacamentos de gastadores hubieran desmantelado e incendiado todas las instalaciones portuarias. Cuando el 8 de mayo los japoneses irrumpieron en la ciudad la encontraron desierta y destruida. (Associated Press)

si no quería que el enemigo eliminara poco a poco mi división sin haber alcanzado su objetivo. Por esto, el 12 de febrero encargué a Cowan, que compartía mi punto de vista, que se trasladase a Rangún para exponer la situación. La relación oficial dice: «Smyth le dijo (a Cowan) que insistiese ante Hutton sobre el grave peligro en que se encontraba la División 17, que corría el riesgo de quedar aislada al otro lado del puente sobre el Sittang, y le pidiese permiso para retirarla inmediatamente más allá del Bilin, haciendo hincapié en que entonces se tendría que proceder sin dilación a la segunda fase del repliegue detrás del río Sittang». Quería cruzar el Sittang a tiempo, antes de que los japoneses me lo impidieran.

Este fue el mensaje que transmitió Cowan al comandante en jefe. También hubiera podido efectuar el movimiento en el último instante, cuando se estaban aproximando ya dos divisiones japonesas. Pero siete días después, con mi unidad bloqueada aún en la jungla, empeñada en constantes combates y literalmente agotada, todas las bazas estaban ya contra nosotros.

Aunque continúe considerando desastrosa la decisión del comandante en jefe, que para mí significó intentar la resistencia a toda costa en el río Bilin, comprendí la presión que había ejercido sobre él el general Wavell, quien acababa de telegrafiar: «Tengo plena confianza en el juicio y espíritu combativo suyo y de Smyth; pero tenga siempre en cuenta que el repliegue continuo, como lo demuestra la experiencia de Malasia, deprime profundamente la moral de las tropas, en especial de las hindúes. Con frecuencia se puede ganar tiempo de forma eficaz y menos costosa mediante una audaz contraofensiva, sobre todo en lo que se refiere a los japoneses». De donde se deduce que Java estaba, en todos los aspectos muy alejada de las orillas del Sittang...

La División 17 combatió, pues, en el Bilin con todos sus recursos y no cedió terreno a los japoneses. Pero, al aumentar la presión, fue necesario utilizar las últimas reservas; así y todo no pudimos impedir que potentes unidades enemigas nos envolvieran por los flancos.

Repliegue sobre el Sittang

El 19 de febrero llegó el comandante de las fuerzas terrestres procedentes de Rangún y autorizó al fin la retirada al otro lado del Sittang. El movimiento no podía efectuarse de día, y el hecho de que las unidades y sus comandantes, al amparo de la oscuridad, consiguieran zafarse del acechante enemigo, del que les separaba una distancia de pocos metros, fue una clara muestra de su habilidad.

Pero lo más difícil era lo que les esperaba a continuación: una retirada de 50 km, por un mal camino y perseguidos cada vez más de cerca por dos divisiones japonesas. Llevar la retirada hasta el final y además con éxito parecía poco menos que un milagro; pero lo consiguieron casi por completo.

Las brigadas retrocedieron escalonadamente, alternándose en el movimiento y retrasando mucho el avance japonés; hasta tal punto que la mañana del 21 habíamos logrado el contacto con la División 33 nipona. Pero mi mayor preocupación la constituían las fuerzas enemigas que, según los informes, habían envuelto nuestro flancos. Y, en efecto, la información era exacta.

A las 5 horas del 21 de febrero una patrulla de asalto japonesa efectuó una incursión contra mi puesto de mando avanzado de división de Kyaikto; pero cuando se hizo de día se retiró sin conseguir otro resultado que crear cierto desorden y disparar gran cantidad de municiones.

La tarde del 21 inspeccioné cuidadosamente las defensas que rodeaban el puente sobre el Sittang. La guarnición estaba constituida por destacamentos de tres o cuatro batallones y por una compañía del Regimiento *Duke of Wellington*.

Temor a un lanzamiento de paracaidistas

Un oficial de Estado Mayor del mando del Ejército llegó de Rangún con noticias importantes. La primera era que los japoneses, según informaciones recibidas, efectuarían probablemente un lanzamiento de paracaidistas en las primeras horas de la mañana siguiente, en el terreno descubierto que se extiende al oeste del río, para tratar de apoderarse del puente por aquel lado. La segunda era que la Brigada Acorazada 7 había llegado a Rangún. Al saberlo, lamenté que la División 17 no se encontrase ya al otro lado del Sittang, teniendo el obstáculo del ancho río a nuestro favor, y no en contra.

Durante toda la noche, el transporte de tropas al otro lado del puente continuó sin parar. Había dado orden de que se diese prioridad absoluta al 1/IV *Gurkha*, que debería actuar como unidad antiparacaidista. También el general Hugh-Jones cruzó el puente con su mando de brigada, y yo establecí en las inmediaciones un pequeño puesto de mando operativo divisionario.

De pronto se oyeron disparos en la jungla, al este del puente: era claro que una importante unidad japonesa había atacado a nuestras fuerzas. El primer asalto casi llegó hasta el puente. De no haber resistido el ataque el 4/12º Regimiento de la guardia de frontera y la compañía del Regimiento *Duke of Wellington*, lo más probable es que el puente hubiera caído en manos japonesas.

Ordené al 1/IV *Gurkha* que lanzara un contraataque, y entonces el enemigo se retiró; pero ya se había establecido con fuertes destacamentos entre las defensas de la cabeza de puente y las Brigadas 16 y 46. El III y el V *Gurkha*, pertenecientes a la brigada de Hugh-Jones, que se disponían a cruzar el puente, tuvieron que retroceder en el transcurso de un violento combate. Los duros encuentros continuaron todo el día en la orilla derecha del río; asimismo, en la jungla se luchaba sin cuartel, y brigadas y batallones se fraccionaban en pequeños grupos. Los dos generales, Jones y Ekim, junto con sus Estados Mayores, pasaron por experiencias terribles; pero tanto los batallones ingleses como los hindúes combatieron con gran valor, y las defensas de la cabeza de puente siguieron en nuestro poder.

Mientras tanto, el comandante en jefe me pedía constantemente información, ya que a la mañana siguiente deseaba encontrarse conmigo en la carretera Rangún-Pegu. Yo sabía que aquella reunión iba a tener una importancia fundamental y que de sus conclusiones dependía el destino de Rangún y de Birmania.

La destrucción del puente

Por la tarde los combates cesaron. Puse a Hugh-Jones al mando de la cabeza de puente, dejando con él a mi jefe de Estado Mayor, y yo volví al puesto de mando de división. Habíamos estado en tensión continua, sin un minuto de descanso, durante más de dos días y dos noches. Antes de marcharse, le repetí mis órdenes al general Hugh-Jones: el puente, ya completamente preparado para la demolición, no debía caer de ninguna manera en manos japonesas.

El general Cowan me despertó a las 4,30, diciéndome que el general Hugh-Jones quería hablarme. Me comunicó que, durante la noche, la presión enemiga contra la cabeza de puente había aumentado. Después de haber consultado con los comandantes de los Batallones 4/XII y 1/IV, dos oficiales expertos que merecían la mayor consideración, me informaba de que no podría garantizar que el puente resistiese durante más de una hora. Y, por tanto, me pedía autorización para volarlo.

Me encontré entonces ante un dilema angustioso, ya que sabía que si autorizaba la voladura, dos tercios de la división quedarían aislados en la otra orilla del río, y, si me negaba, dos divisiones japonesas tendrían camino libre hacia Rangún. Como se me había consultado, la responsabilidad era mía, y yo no solía eludirla. La respuesta, por mucho que me costase, no podía ser más que una: si ya no era posible defender el puente, lo único que podíamos hacer era destruirlo.

Di la orden de demolición sin perder tiempo. Y a las 5,30 nuestros ingenieros lo hicieron saltar. La decisión había sido difícil; pero ni Cowan ni yo dudamos de su absoluta necesidad. Tampoco él ni yo hemos tenido jamás motivo alguno para arrepentirnos; sin embargo, aún no se han extinguido las controversias sobre esta operación, que atormentó la conciencia del general Hugh-Jones hasta el día de su muerte.

Pero lo cierto es que los acontecimientos que siguieron demostraron que la decisión no acarreó las trágicas consecuencias que hubiera podido provocar, ya que las divisiones japonesas, en vez de aniquilar a nuestras tropas, remontaron inmediatamente el curso del río para preparar otro punto de paso. Entonces, las unidades británicas que habían quedado en la otra orilla no perdieron el tiempo y empezaron a cruzar el Sittang, a nado y en balsas. Sin embargo, yo aún no lo sabía cuando me encontré con el general Hutton y con todos los jefes militares y funcionarios civiles que me esperaban en el lugar establecido de antemano para la entrevista.

El general Hutton recibió con admirable sangre fría las desalentadoras noticias que le llevaba. Por otra parte, lo cierto es que jamás le había visto desconcertado.

Después del desastre del Sittang, la División de infantería 7 quedó reducida a 3484 hombres: el 41 %, aproximadamente, del total de sus efectivos. Pero la mayor parte de los batallones ya estaban muy por debajo de sus efectivos orgánicos antes de la citada acción. También se habían perdido los cañones, los medios de transporte, el equipo y la mayor parte de las armas. Por primera vez la División 17 había dejado de existir como unidad en condiciones de combatir. La verdadera tragedia de esta breve y triste campaña fue que la batalla decisiva, detrás de la amplia barrera del Sittang, el único terreno favorable para nuestras tropas, no se combatió jamás.

Resultaba ya evidente que la defensa de Rangún tenía los días contados, por lo que el comandante en jefe ordenó la demolición de las obras del puerto, de los depósitos de petróleo y de otras instalaciones.

Reorganización del mando

Tenía que volver a la India para pasar el período de descanso y de cura que los oficiales médicos me habían ordenado. Así, pues, el 2 de marzo transmití las consignas al general Cowan, quien asumió entonces el mando de la División 17, y partí en avión hacia la India en compañía del general Wavell. Al día siguiente proseguimos, sin hacer escala, hacia Calcuta, en cuyo aeropuerto esperaba a Wavell el general Alexander, quien iba a sustituir a Hutton en el mando del Ejército birmano. Wavell había vuelto a asumir el cargo de comandante en jefe de la India y, naturalmente, conservaba también su autoridad sobre Birmania, que de nuevo formaba parte de la zona militar hindú.

Por aquellos días se nombró al general Slim comandante del *Burcorps* (Cuerpo de Ejército de Birmania), formado por unidades de Cuerpo de Ejército (entre ellas la Brigada Acorazada 7), la División 1 birmana, la División 17 hindú, (a la que se había incorporado la Brigada 63 hindú), cierto número de tropas de Ejército y unidades encargadas de las líneas de comunicación, lo que daría libertad al general Alexander para dirigir de forma unitaria las operaciones de las fuerzas británicas y chinas.

Mientras tanto, el general Hutton había empezado a poner en práctica el plan de evacuación de Rangún establecido anteriormente, retirando en primer lugar a la población civil, los internados en hospitales y manicomios y los presos comunes de las cárceles. Se evacuó casi por completo al cuerpo de policía, y entonces una ola de incendios, provocados deliberadamente, se difundió por la ciudad, dificultando en gran manera las operaciones. Al final se llevó a cabo, dentro de lo que era posible, el plan de demolición de todas las instalaciones del puerto; los «últimos gastadores» abandonaron la ciudad en llamas a bordo de lanchas motoras, dirigiéndose hacia los tres buques que les esperaban río abajo. El último tren salió de Rangún a las 7,30 horas del día 7 de marzo.

Simultáneamente, el teniente general de Aviación Stevenson se había encargado de los planes para retirar a la RAF. Se trasladaron unos 3000 hombres a la India, y en Magwe se constituyó el *Burwing* (Grupo de Birmania) con el 17° Escuadrón de cazas, el 45° Escuadrón de bombarderos, un destacamento del 28° Escuadrón de la Aviación del Ejército y un escuadrón de cazas del AVG. También en Akyab (Birmania) se organizó un grupo más reducido, designado con el nombre de *Akwing*.

El comienzo de la larga retirada

Ahora el Ejército de Birmania se veía obligado a combatir prácticamente aislado de toda ayuda procedente del exterior, ya que los refuerzos y los abastecimientos únicamente podían llegar por avión, al no existir una carretera que lo uniese a la India.

Mientras las fuerzas aliadas, se reagrupaban sobre la línea Prome-Toungoo, el problema de los Ejércitos chinos que estaban entrando en Birmania se convirtió en una cuestión capital desde la llegada del general americano J. W. Stilwell, apodado «Vinegar Joe» (Joe Vinagre), que asumiría el mando de las mismas.

Chiang Kai-Chek habría preferido que Stilwell asumiese también el mando de las fuerzas británicas, pues había perdido toda confianza en el mando inglés; Stilwell, en cambio, prefería que el comandante en jefe fuera Alexander, y estaba plenamente de acuerdo en actuar a sus órdenes. Comenzó así una leal colaboración entre Alexander y Stilwell que duró hasta el final de la campaña; no obstante el modo con que estaba organizado el mando de las fuerzas chinas no permitió nunca un funcionamiento satisfactorio, pues todas las

Una patrulla japonesa irrumpe en la estación de Mandalay, ocupada el 1 de mayo. *(Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie)*



LOS HOMBRES QUE SE DISPUTARON LA POSESION DE BIRMANIA



Los soldados *gurkha* –considerados, por sus virtudes militares, como las mejores unidades indígenas de los ejércitos de la Commonwealth y del Imperio británico– se enrolaban siempre en virtud de un acuerdo privado entre la Commonwealth y el rey de Nepal. Además de las armas típicas de la infantería británica (fusil *Lee-Enfield*, fusil ametrallador *Bren* y fusil automático *Sten*), también formaba parte de su dotación el arma nacional, el *kukri*, cuchillo de gran hoja curva y afilada como una navaja de afeitar. Durante la retirada de Birmania, los *gurkha* se distinguieron por su tenacidad en la batalla de Sittang, cualidad que se confirmó de un modo rotundo en los años que siguieron.



Un juicio aliado sobre el soldado japonés, expuesto en un manual para los soldados, decía: "Realiza escrupulosamente las misiones que se le encomiendan; es un engranaje que funciona a la perfección en la máquina estatal y sigue las órdenes al pie de la letra". Se trataba de cualidades ambivalentes, con aspectos positivos y negativos, pero que, de todas maneras, permitió a los japoneses conseguir arrolladoras victorias en el Pacífico. El soldado japonés estaba bien equipado; no obstante, el cargador de su fusil modelo 99 (1939), calibre 7,7 mm (y del modelo 1905, calibre 6,5 mm), sólo contenía cinco cartuchos, contra los diez del fusil británico, lo que menguaba la velocidad de disparo. Asimismo, las municiones de la ametralladora modelo 92 no se adaptaban al fusil modelo 99, a diferencia de las municiones británicas, aptas tanto para el *Bren* como para el fusil *Lee-Enfield*.



(Deirdre Amsden)

El infante británico que combatió en Malasia y en Birmania tuvo que aprender de los japoneses, al precio de grandes sufrimientos, la técnica de la guerra en la jungla; pero su equipo no era inferior al de su adversario. Incluso se había concebido para que resultase más cómodo que el japonés. El fusil de dotación era el legendario *Lee-Enfield Mk III*, cuya rapidez de disparo era tal que, en 1914, en Mons, los soldados alemanes lo tomaron por una ametralladora. La cartuchera del infante británico contenía 60 cartuchos de 7,62 mm, iguales a los del fusil ametrallador *Bren*.

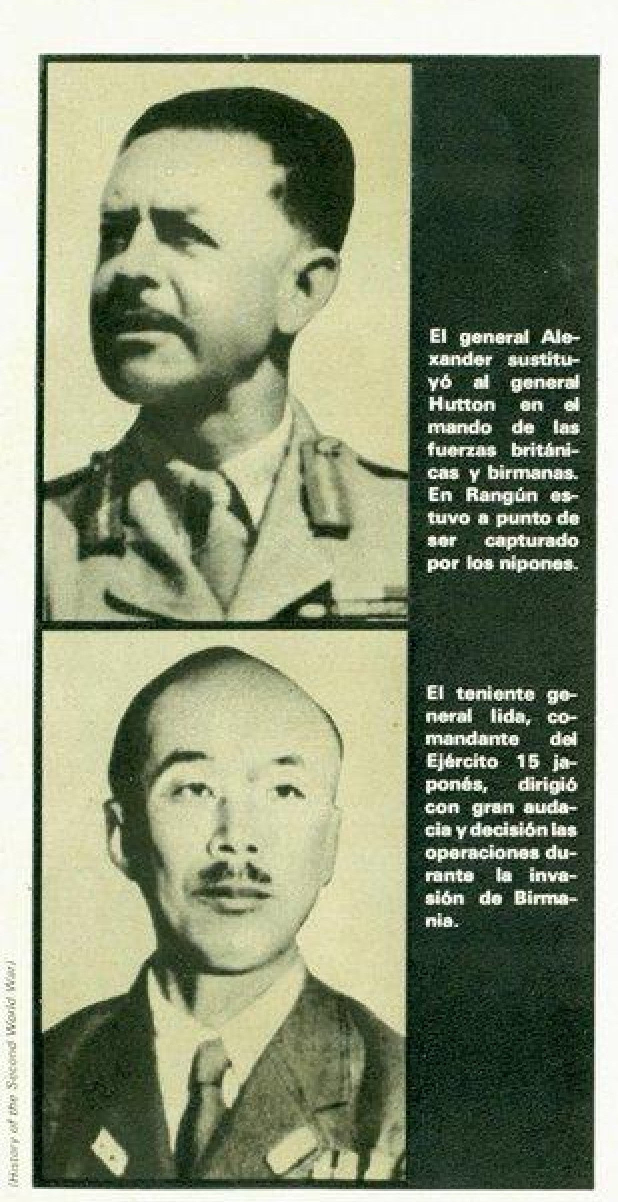
órdenes habían de pasar a través de una cadena tan larga que los movimientos urgentes sufrían notables retrasos.

El día 30 de marzo la División 200 china, tras oponer una resistencia muy tenaz, que duró alrededor de dos semanas, se vio obligada a retirarse de Toungoo sin poder volar el puente sobre el Sittang, por el que pasaba la carretera Toungoo-Mawchi-Bawlake, que conducía al corazón de los montes de Karen y de los Estados Shan y de la que los japoneses se sirvieron inmediatamente.

Mientras tanto, en el frente del Irawadi los últimos aviones de la RAF se habían visto obligados a abandonar Magwe y Akyab, y desde entonces el *Burcorps* quedó completamente desprovisto de aviones de reconocimiento, defensa y apoyo, por lo que fue necesario efectuar los desplazamientos de noche y dispersarse en una zona aún más amplia que de costumbre durante el día.

El 26 de marzo Slim había recibido un mensaje urgente del Ejército de Birmania para que efectuase una acción demostrativa en el frente del Prome, con el fin de disminuir la presión del enemigo sobre los chinos que se encontraban en Toungoo. Slim confió el cometido a la División 17, al mando de Cowan, ordenándole que avanzara hacia Okpo, siguiendo la carretera principal y la línea ferroviaria. Aunque las fuerzas de Cowan consiguieron abrirse paso, su acción en ayuda de los chinos costó pérdidas considerables: gran número de medios de transporte, cañones y diez carros de combate, así como 21 oficiales y 290 soldados de la ya diezmada infantería.

El día 1 de abril, cuando Wavell y Alexander visitaron el puesto de mando del *Burcorps* de Slim, en Allanmyo, convinieron de común acuerdo en la necesidad de retirarlo de Prome al sector de Thayetmyo-Allanmyo, y entonces la División 17 quedó desplegada del siguiente modo: la Brigada 63, mandada por el general A. E. Barlow, estaba en Prome, reducido ya a un montón de ruinas; la Brigada 16, del general J. K. Jones, al este de



El general Alexander sustituyó al general Hutton en el mando de las fuerzas británicas y birmanas. En Rangún estuvo a punto de ser capturado por los nipones.

El teniente general Iida, comandante del Ejército 15 japonés, dirigió con gran audacia y decisión las operaciones durante la invasión de Birmania.

(History of the Second World War)

Prome; la Brigada 48, al mando del general R. T. Cameton, cerca de Hmawza, y la Brigada Acorazada 7, en Tamagank.

Grave falta de apoyo aéreo

Los japoneses, después de transportar sus tropas en camiones desde Shwedaung, en la noche entre el 1 y el 2 de abril, lanzaron un violento ataque contra Prome con el Regimiento 215. Hacia las tres de la madrugada del día 2 Cowan ordenó que antes del amanecer las Brigadas 48 y 63 rompieran el contacto y se retirasen a nuevas posiciones, cruzando la línea defendida por la Brigada 16. La División 17 pasó por momentos especialmente difíciles: los hombres habían combatido durante toda la noche y buena parte del día, y además el mes de abril es uno de los más cálidos en Birmania. El aire estaba impregnado de polvo, el agua escaseaba y la Aviación japonesa causaba estragos. No obstante, la División pudo replegarse al completo y establecerse en las nuevas posiciones.

El 3 de abril Slim, tras concentrar al *Burcorps*, cursó una directiva en la que delineó los planes para el futuro, encaminados a impedir que los japoneses llegaran a los pozos petrolíferos de Yenangyaung y de Chauk, a defender Birmania septentrional y a mantener el contacto con el Ejército 5 chino, que operaba en el valle del Sittang.

La falta de apoyo aéreo y el hecho de que la División 17 hubiera combatido ininterrumpidamente durante los últimos tres meses sin recibir refuerzos, estaba creando grandes problemas al Ejército de Birmania. Pero Wavell no disponía de los medios aéreos que hubiesen podido remediar la situación.

Los japoneses no tardaron en aprovechar la toma de Toungoo; y así, el 2 de abril el general Iida trasladó allí su puesto de mando. Su propósito era cortar la carretera de Birmania y, en consecuencia, todas las vías de comunicación de las divisiones chinas cerca de Lashio, y envolver luego a las unidades aliadas en el sector de Mandalay para obligarlas a combatir con la retaguardia desplegada en el Irawadi. Por su parte, el general Alexander decidió resistir sobre la línea Minhla–Taungdwingyi–Pynmana–Loi–Kaw. Al *Burcorps* le correspondía la responsabilidad de defender un frente de 64 km, cuyo extremo oriental era Taungdwingyi, mientras que el Ejército 5 chino defendería el sector de Loi-Kaw.

Mientras tanto, los japoneses presionaban por todas partes, avanzando, como de costumbre, casi mecánicamente. La tarde del día 16 Slim dio la señal convenida para la destrucción de las instalaciones petrolíferas de Yenangyaung, y entonces toda la amplia zona de los depósitos se convirtió en un gigantesco mar de llamas.

El Ejército 65 chino estaba entrando entonces en Birmania, y la División 38, que constituía su vanguardia, mandada por el teniente general Sun Li-jen, se puso bajo las órdenes directas de Slim, de acuerdo con una decisión estipulada entre los generales Alexander y Stilwell.

Durante los diez días siguientes el *Burcorps* y los chinos combatieron violentamente al sur de Mandalay, mientras al Este la División 56 japonesa se movía en dirección a Lashio, cuya caída era ya sólo cuestión de tiempo. Las condiciones y el número exiguo de las fuerzas que los chinos habían podido reunir al sur de Mandalay excluían también toda posibilidad de una larga resistencia en el Irawadi. Examinando entonces las circunstancias, Alexander consideró que su objetivo principal debía ser, a partir de aquel momento, la defensa de la India.

El plan adoptado preveía que el *Burcorps*, después de retirarse al otro lado del Irawadi, se replegase sobre Kalewa. El problema de poner en práctica dicho plan no era sencillo; pero se habían comenzado ya los preparativos para adaptar la pista que conducía a Shwegyin por la jungla de Ye-u a los transportes motorizados. También se organizaron depósitos de víveres, agua y gasolina en las diferentes etapas, y se almacenaron otros abastecimientos en Shwegyin.

La carretera de Birmania queda cortada

El *Burcorps* inició inmediatamente la retirada. El punto crítico era el puente Ava, sobre el Irawadi, que la mayor parte de sus efectivos tenía que cruzar para pasar el río y que estaba amenazado por una división japonesa. No obstante, gracias a algunos audaces contraataques, el paso se efectuó sin dificultades.

El 29 de abril Alexander y Stilwell se reunieron en Shwebo, y allí recibieron la noticia de que los japoneses se habían apoderado de Lashio y acababan de cortar la carretera de Birmania.

La primera fase de la campaña de Birmania se estaba acercando a su fin. Afortunadamente, todo sucedía según los planes previstos en el frente del *Burcorps*; pero entonces llegó la demoledora noticia de que una columna enemiga había ocupado Monywa. En efecto, el Regimiento 215 japonés efectuó un rápido avance desde Pakokku, la tarde del 30, y al día siguiente había logrado conquistar aquella localidad.

Una vez más el ímpetu incontenible y la gran rapidez de movimientos de los japoneses nos habían sorprendido por completo, pues la pérdida de Monywa transformó lo que debía ser un repliegue ordenado en una precipitada retirada que pudo acabar en catástrofe.

Mientras el *Burcorps* se abría camino con dificultad hacia la India, los restos del Ejército 5 chino se retiraron de Shwebo hacia el Norte. El mando de dicho Ejército y algunas unidades del 22 y de la División 96 consiguieron llegar, por fin, a costa de grandes dificultades, al valle del Hukawng. El general Stilwell permaneció en

Obús japonés de 70 mm en acción. El 19 de febrero, las fuerzas británicas, tras haber opuesto una encarnizada resistencia en el río Bilin, recibieron la autorización para retirarse más allá del Sittang. Comenzó así para la División 17 un repliegue de 50 km, perseguida cada vez más cerca por los japoneses.
(Ullstein)

Shwebo hasta el día 1 de mayo, y después se vio obligado a ir a pie hasta el Chindwin y desde allí, por las colinas, hasta Imphal. La extenuante marcha terminó el 15 de mayo, cuando él y sus acompañantes llegaron al Assam.

Mientras tanto, comenzaron las lluvias, que para el *Burcorps* constituyeron una especie de bendición. Por un lado causaban grandes incomodidades y hacían aún más difícil la marcha por las pistas pero por otro empantanaron por completo a sus perseguidores japoneses.

Después de la retirada

Resumiendo las enseñanzas desprendidas de nuestra catastrófica derrota, Slim subrayó el grave error de no haber trasladado a Birmania a los Ejércitos chinos en cuanto nos los ofrecieron; pues sólo su presencia habría podido equilibrar la desproporción numérica que, junto con lo exiguo de nuestras fuerzas aéreas y la falta de adiestramiento y de equipo de las tropas, nos puso en unas condiciones de total desventaja.

En el transcurso de la campaña, que duró cinco meses y medio, el Ejército de Birmania retrocedió casi 1600 km (lo que representa la retirada más larga efectuada jamás por un ejército británico) y perdió 10.036 hombres. A éstas se han de añadir las bajas sufridas por las unidades birmanas, con las que el total asciende a 13.463 hombres. La cifra oficial de bajas japonesas fue de 4597. La aviación aliada perdió 116 aviones y los japoneses más o menos el mismo número.

Los británicos fueron superiores a los japoneses tan sólo en la acción de mando y en la dirección de las operaciones: los generales Slim y Alexander demostraron ser dos de los mejores jefes militares de la segunda Guerra Mundial y los comandantes de división, de brigada y de batallón también fueron magníficos soldados.

En su libro, Slim lamenta con amargura la acogida un tanto despectiva que recibieron sus hombres cuando volvieron a la India, en franco contraste con la recibida en Inglaterra por el Cuerpo Expedicionario británico después de Dunkerque. «No esperábamos que nos acogieran como a héroes –escribe–, pero sí por lo menos como a soldados que, aunque derrotados, no habían perdido en modo alguno su honor. Estaban atormentados por la malaria y por la disentería, y merecían algo mejor que la completa falta de consideración y de ayuda que encontraron».

Slim estaba decidido a no enfrentarse otra vez con los japoneses hasta que tuviese unidades perfectamente adiestradas y equipadas para aquel tipo de guerra, con el apoyo de una Aviación superior a la enemiga y con los medios aéreos de transporte para hombres y abastecimientos.

Tenía toda la razón, y lo demostró dos años después, cuando puso en práctica sus teorías y consiguió unos éxitos clamorosos.



SIR J. SMYTH, GENERAL DE BRIGADA

Hombre de interesante y amplia actividad. Combatió como oficial, en servicio permanente y efectivo, en ambas guerras mundiales y en varias campañas menores. Ha sido condecorado con la *Victoria Cross*, la *Military Cross*, la orden de San Jorge (que le concedió el zar) y mereció que le citaran seis veces en la orden del día. En el periodo de entreguerras estudió en el Chamberley Staff College (Escuela Superior de Guerra) y después pasó a formar parte de su cuerpo docente. Durante la segunda Guerra Mundial mandó una brigada en Dunkerque y, en 1942, al tiempo de la invasión japonesa, creó la División 19 *(Dagger)* en Birmania. Después de la guerra fue corresponsal militar de varios periódicos, entre ellos del *Sunday Times*. De 1950 a 1966 fue miembro del Parlamento por Norwood (Londres) y desempeñó cargos ministeriales en los Gobiernos de sir Winston Churchill y de sir Anthony Eden. Por sus méritos políticos recibió el título de *baronet* y fue nombrado miembro del Consejo Privado de la Corona. Desde el final de la guerra hasta hoy ha escrito 18 libros



LA GUERRA AEREA EN EXTREMO ORIENTE



John Vader

Después del ataque a Pearl Harbor los japoneses fueron, durante algunas semanas, dueños absolutos del aire sobre una vasta zona del Pacífico. Sus cazas *Zero*, conducidos por pilotos habilísimos, pusieron rápidamente fuera de combate a la mayor parte de los aviones americanos, británicos y holandeses del sector, asegurando una total libertad de acción a sus bombarderos.

El versátil aparato *Zero* podía alcanzar una velocidad superior a los 480 km por hora y su autonomía de vuelo era de 2400 km; estaba armado con dos ametralladoras de 7,7 mm y con pequeños cañones de 20 mm; además podía llevar dos bombas de 60 kilos. Los pilotos del AVG (Grupo de voluntarios americanos) en China consiguieron adoptar una táctica con la que se conseguía neutralizar la superioridad técnica de los *Zero*, pero su experiencia tardó mucho en transmitirse a los pilotos aliados de la zona del Pacífico. Y precisamente uno de los factores que más influyeron en la marcha de la guerra aérea en los primeros meses fue la incapacidad de los Aliados para enfrentarse con los cazas nipones.

Por otra parte, las tripulaciones de los bombarderos enemigos habían adquirido una notable precisión en los bombardeos, tanto desde gran altura como en las acciones en picado, así como en el lanzamiento de los torpedos; todo ello gracias a un entrenamiento constante e intensivo y a la gran experiencia adquirida en el transcurso de la guerra contra China.

Las rápidas victorias habían proporcionado a los japoneses el dominio de vastos territorios, que se extendían hasta las aguas de las islas Bismarck y el mar de Arafura. Y para segurar una defensa en profundidad del sector por ellos dominado necesitaban, de acuerdo con su plan, bases operativas dispuestas a lo largo de las islas situadas al norte de Australia, hasta las Salomón, y de allí, subiendo hacia el centro del océano, más allá de las Gilbert y de las Midway, hasta las islas externas del grupo de las Aleutianas, cerca de las costas de Alaska.

Para la realización de este ambicioso plan, se encargó a las Fuerzas Aéreas japonesas la misión de conseguir y mantener la superioridad aérea, efectuando al mismo tiempo acciones de apoyo a las tropas de asalto y a las unidades navales. La misión principal de la Aviación del Ejército japonés consistía en operaciones ofensivas sobre Birmania y China y en la defensa de las Indias holandesas; la Aviación de la Marina era responsable de la mayor parte de las operaciones aéreas en el Pacífico.

La guerra aérea en dicho océano comenzó el 8 de diciembre (al oeste de la línea de cambio de fecha; el 7 de diciembre al este de la misma línea), con el preciso y contundente ataque contra las fuerzas aeronavales de Pearl Harbor y contra las fuerzas aéreas de Filipinas, en la isla de Luzón. Luego, los ataques contra la isla de Wake fueron el primer signo revelador de que el resultado de la guerra en el Pacífico lo determinaría la supremacía aérea; pues, como se sabe, el primer intento de desembarcar un cuerpo de ocupación en la citada isla sin apoyo aéreo fracasó, y los bombarderos horizontales tampoco causaron grandes daños a las instalaciones militares americanas. Antes de que sus fuerzas pudieran desembarcar y someter a los defensores, los japoneses tuvieron que hacer intervenir a la 2ª Sección naval de portaaviones, al mando del contraalmirante Yamaguchi, formada por dos portaaviones con bombarderos *Kate*, bombarderos en picado *Val* y cazas *Zero*, a fin de reducir al silencio la artillería y destruir los cazas americanos *Wildcat*.

A comienzos de enero de 1942 el bombardeo de Rabaul y de Balikpapan fue el preludio de la invasión de Nueva Bretaña y de Borneo. A fines de mes los japoneses desembarcaron en Lae, capital de Nueva Guinea, en varios puntos de la isla de Borneo y en Rabaul, donde establecieron bases aéreas como fase preliminar de su expansión hacia el Este. En Malasia la Aviación japonesa eliminó rápidamente, gracias a su superioridad, a las fuerzas de la RAF y de la RAAF. La RAF no contaba en aquel sector con cazas modernos y no conocía las características de los *Zero*; no obstante, el día 1 de enero consiguió una victoria clamorosa: un solo *Hurricane* derribó ocho bombarderos que actuaban sin escolta. Sin embargo, al día siguiente los japoneses derribaron cinco *Hurricane* que habían atacado a los bombarderos escoltados por los *Zero*.

Uno de los objetivos principales de los japoneses era Port Moresby, que esperaban conquistar con una invasión por mar a partir de Rabaul. La primera incursión aérea contra el puerto, realizada el 3 de febrero de 1942, no causó grandes daños; pero en la siguiente, llevada a cabo dos días después, los japoneses derribaron tres *Catalina* y averiaron otro. La caída del puerto parecía ya segura el 27 de febrero, cuando los nipones hun-

En los primeros meses de 1942 los japoneses se aseguraron en Extremo Oriente el dominio absoluto del aire. Los pilotos aliados no estaban en condiciones de hacer frente a los cazas tipo "Zero" y por ello los bombarderos nipones podían atacar objetivos terrestres y navales con la certeza casi absoluta de que actuarían impunemente. Las incursiones contra Port Darwin y Broome indujeron a los australianos a creer que el desembarco enemigo era inminente; pero en junio la situación cambió y empezó a ponerse de manifiesto la superioridad cualitativa y cuantitativa de los cazas y de los bombarderos aliados sobre las Fuerzas Aéreas del Japón.

dieron, sin sufrir ellos pérdida alguna, cinco cruceros y seis destructores que formaban parte de una división mixta anglo-australiano-holandesa. No obstante, los australianos continuaron extendiendo las operaciones de fortificación de la base, mientras los japoneses vigilaban la marcha de las obras desde el aire, con aviones de reconocimiento, y sus bombarderos seguían actuando sin cesar.

El segundo objetivo clave: Port Darwin

El día 19 de febrero 135 aparatos, con los mejores pilotos japoneses, despegaron de las bases terrestres y de los portaaviones *Akagi*, *Hiryu*, *Kaga* y *Soryu* atacando Port Darwin (Australia septentrional). Los portaaviones, al mando del almirante Nagumo, el mismo que dirigió el ataque contra Pearl Harbor, habían salido de Célebes navegando hacia un punto de reunión establecido al este de la isla de Timor.

Con esta incursión contra Port Darwin los japoneses se proponían un doble objetivo: primero, neutralizar las fuerzas aeronavales aliadas que allí había, mientras sus paracaidistas y las fuerzas de su convoy atacaban Dili y Koepang; y el segundo, la destrucción total de la flota, de los aviones y de las instalaciones terrestres. Por lo tanto, desde el punto de vista táctico, la incursión tenía un carácter defensivo; pero los australianos la interpretaron como el anuncio de una invasión inminente.

Los japoneses iniciaron el ataque con 27 bombarderos *Kate*, que volaban a unos 4000 m de altura. Les siguió una formación de otros 27 bombarderos en picado *Val*, escoltados por igual número de cazas *Zero*, con orden de concentrar la acción sobre los buques fondeados en el puerto. Los *Kate* deberían efectuar un bombardeo de zona, mientras que los *Val* y los *Zero* les seguirían, bombardeando en picado y ametrallando en vuelo rasante los diferentes objetivos.

Las exiguas fuerzas aéreas que había en Port Darwin el 19 de febrero estaban constituidas por 17 bombarderos *Hudson*, seis de ellos sin tripulación; 14 aparatos de enseñanza, monomotores *Wirraway*, que se empleaban para los reconocimientos de corto radio, y 10 cazas *Kittyhawk*, de la Aviación estadounidense, que aquella mañana tenían que despegar hacia Koepang, en su primera escala hacia Java. En el puerto se encontraban 47 buques, de guerra y mercantes; entre ellos el destructor americano *Peary* y el buque de apoyo de hidroaviones *William B. Preston*, también americano; así como dos cañoneras y cinco corbetas de la Marina australiana, dos hidroaviones *Catalina* de la Marina de Estados Unidos y otro, el *Camilla*, perteneciente a las líneas aéreas australianas Qantas: en conjunto un buen objetivo para los japoneses. La intensa actividad aérea sobre Timor, llevada a cabo en el transcurso de los días anteriores, había hecho que sonara varias veces la alarma en Port Darwin, donde se esperaba una incursión, aunque no tan pronto.

El comandante Pell, de la Aviación americana, que había regresado a las 9,40 horas con sus 10 *Kittyhawk*, tras renunciar al vuelo hacia Koepang, ordenó que cinco aviones sobrevolaran la zona del puerto mientras los otros cinco repostaban carburante. Así se hizo, y pocos minutos después, los *Kittyhawk*, en vuelo de patrulla, fueron atacados por los *Zero*, que derribaron cuatro de ellos. Pero el jefe de la formación, teniente R. G. Oesteicher, tuvo tiempo de escapar y consiguió incluso derribar un avión enemigo antes de ponerse a salvo.

Mientras tanto, el radiotelegrafista de la estación de radio de la isla de Bathurst comunicaba que se había avistado una numerosa formación de aviones enemigos que se dirigía hacia el Sur, hacia Port Darwin. A pesar de esta advertencia, las sirenas de alarma no sonaron hasta las 9,57, ya en el preciso momento en que nueve aparatos *Zero* atacaban al dragaminas australiano *Gumbar*. Dos minutos después los aviones que sobrevolaban a gran altura Port Darwin comenzaron a lanzar sus bombas.

Las primeras cayeron sobre los buques, siguieron otras sobre la costa y, por último, en la misma ciudad. A continuación se produjo el bombardeo en picado y el ametrallamiento por parte de los cazas. Los comandantes del *Peary* y del *Preston*, que esperaban entrar en acción de un momento a otro, habían mantenido las máquinas bajo presión desde su llegada a Port Darwin, por lo que en seguida pudieron ponerse en movimiento; pero el *Peary* fue alcanzado de lleno mientras maniobraba y se hundió lentamente de popa, con los cañones de proa disparando todavía mientras el buque desaparecía bajo las aguas. Una de las corbetas australianas, la *Katoomba*, quedó bloqueada en el dique seco; sin embargo, consiguió oponer un potente fuego de barrera antiaérea.

En el puerto los daños más graves fueron los causados por el bombardeo en picado: un buque de transporte de 12.000 toneladas, el *Meigs*, y otros cuatro mercantes se hundieron; tres más tuvieron que ser embarrancados; el buque hospital *Manunda* resultó averiado; la Marina australiana perdió un velero de 14 toneladas y un pontón destinado a los abastecimiento; los dos *Catalina* quedaron completamente destruidos. Una bomba de gran calibre alcanzó la base del muelle, matando a 21 hombres y lanzando al mar una máquina de tren, y el *Neptuna*, que llevaba a bordo 200 cargas de profundidad, se incendió.

Las oficinas de administración, los cuarteles, el puesto de policía, la oficina de correos y la casa de su director quedaron destruidos; la residencia del gobernador y el hospital civil sufrieron graves desperfectos, y hasta se ametralló un hospital militar a unos 15 km de la ciudad. Los *Val* y los *Zero* destruyeron también los edificios y las instalaciones de los aeródromos de la RAAF.

El comandante Pell había ordenado la salida de los *Kittyhawk* que repostaban, por lo que, en el momento del ataque, éstos se encontraban en la peligrosísima fase de despegue. Cuatro de ellos fueron derribados y el quinto destruido antes de que pudiera remontarse. El comandante Pell se lanzó en paracaídas desde menos de 30 metros, y quizás se hubiera salvado de no haber sido alcanzado en tierra por una ráfaga de un caza japonés. Los otros tres pilotos sobrevivieron.

Cumplida su misión, los aviones enemigos se alejaron, y soldados y civiles aprovecharon la tregua para apagar los incendios y recoger los muertos y heridos. Al mismo tiempo, un remolcador arrastraba una barcaza cargada de barriles de petróleo lejos del paquebote en llamas, en el preciso momento en que el *Neptuna*, atracado en el muelle, volaba por los aires al estallar las cargas de profundidad que transportaba. Dos horas después, un zumbido siniestro anunció la inminencia de otra incursión. En efecto, dos formaciones de bombarderos horizontales, en rutas opuestas, volaron sobre Port Darwin a más de 5000 m de altura, sembrando la destrucción al concentrar sus bombas en una zona limitada: el aeródromo de la RAAF. El ataque provocó otras destrucciones. Al final, los dos hangares principales, el almacén central y el parque de automóviles quedaron reducidos a un montón de escombros.

Las tripulaciones empleadas en esta incursión eran la *élite* de la Aviación japonesa, por lo que un objetivo escasamente defendido como era la zona portuaria de Port Darwin podía haber sufrido aún daños mucho mayores. Además, en la zona del ataque, los pilotos japoneses tuvieron la innegable ventaja del tiempo favorable: una mañana luminosa que permitía distinguir claramente los objetivos y apuntar con precisión. Aunque los cazas aliados llevaban a cabo de vez en cuando alguna intervención, los manejables *Zero*, que parecían estar en todas partes, inspiraban una total confianza a los tripulantes de los bombarderos, lo que a su vez les permitía efectuar sus operaciones con la mayor minuciosidad. A pesar de todo,

1941

7 de diciembre: los japoneses atacan a las unidades navales y aéreas estadounidenses en Pearl Harbor, y a los aviones de la base de Luzón, en las Filipinas.

1942

2 de enero: empiezan las incursiones aéreas de los japoneses sobre Rabaul y Balikpapan, preludio de la invasión de Nueva Bretaña y de Borneo.

3 de febrero: Port Moresby –uno de los más importantes objetivos previstos por los japoneses– sufre la primera incursión aérea.

19 de febrero: unos 135 aviones japoneses bombardean y ametrallan Port Darwin, en Australia septentrional. La incursión causa numerosas víctimas: 240 muertos y 150 heridos.

4 de marzo: cazas *Zero* japoneses atacan el puerto y el aeródromo de Broome, en Australia; durante la incursión, que afortunadamente sólo duró 15 minutos, se destruyen 16 hidroaviones y 7 aviones.

17 de marzo: llega a Port Darwin el primero de los tres escuadrones de caza norteamericanos. Desde este momento empieza a disminuir la violencia de las incursiones sobre Port Darwin.

18 de abril: 16 bombarderos B-25 *Mitchell*, despegados de un portaaviones estadounidense, realizan la primera incursión sobre el Japón.

29 de mayo: la RAAF lleva a cabo su primera incursión contra Tulagi, en las islas Salomón.

25 de junio: bombarderos *Beaufort* de la RAAF bombardean y ametrallan la zona del istmo de Salamaua.





A la izquierda: bombarderos bimotores B-25 *Mitchell* en la cubierta de vuelo del portaaviones norteamericano *Hornet*. Estos aviones demostraron ser más aptos para llevar a cabo la incursión sobre Tokio: a fin de aumentar su autonomía se les dotó de depósitos suplementarios, mientras la carga ofensiva se reducía a tres bombas de 225 kg y varias bombas incendiarias. Arriba: el coronel estadounidense Doolittle (tercero por la derecha), que el 18 de abril de 1942 dirigió la incursión sobre Tokio, fotografiado con algunos tripulantes de sus bombarderos en China, después del ataque por sorpresa contra el Japón. En el grabado de la derecha: uno de los *Mitchell* despega del portaaviones estadounidense *Hornet*. (Imperial War Museum)

las pérdidas de los atacantes ascendieron a 15 aparatos, en su mayor parte derribados por la artillería antiaérea naval y terrestre.

La incursión sobre Port Darwin, que causó 240 muertos y 150 heridos, constituyó un duro golpe para los Aliados y desmoralizó profundamente a la población civil; algunos miembros de los servicios de tierra del aeródromo de la RAAF decidieron incluso desplazarse hacia el Sur por iniciativa propia. No obstante, la mayor parte del personal de aviación, previendo una invasión probable, estaba resuelta a combatir al lado de las unidades terrestres para rechazar los desembarcos.

A consecuencia de las operaciones bélicas que se estaban desarrollando en las Indias holandesas, el puerto y el aeródromo de Broome, en Australia, se habían convertido en escala obligada, en la ruta de abastecimientos, para los aviones que prestaban servicio de enlace entre Java y Perth. La tarde del 3 de marzo un avión de reconocimiento japonés sobrevoló el puerto, donde se hallaban tres hidroaviones, que por sí mismos ya constituían un buen objetivo; pero durante la noche amerizaron otros 13, y al día siguiente, cuando los *Zero* llegaron a la zona del puerto en vuelo rasante, los hidroaviones todavía estaban allí. En el aeródromo había dos «fortalezas volantes», dos *Liberator* y otros tres aparatos. Un *Liberator*, que había despegado al llegar los atacantes, cayó al mar envuelto en llamas. Los demás aviones del aeródromo y todos los hidroaviones del puerto quedaron destruidos durante aquel ataque que sólo duró 15 minutos. Parece ser que los japoneses no sufrieron ninguna pérdida.

Mientras volvían a su base de Timor, los pilotos de los *Zero* avistaron, a un centenar de kilómetros de Port Darwin, un *DC-3* holandés, uno de los últimos aparatos que habían despegado de Java, que llevaba una valiosa carga de diamantes. Lo atacaron y el aparato cayó al mar. Ninguno de los tripulantes se salvó.

Aquel mismo día ocho *Zero* llevaron a cabo otra incursión contra Wyndham, pequeña ciudad costera situada entre Port Darwin y Broome, y destruyeron un aeroplano ligero y un depósito de carburante en el aeródromo; una bomba averió el casco del paquebote *Koolama*, que se hundió estando atracado en el muelle. El 4 de marzo, los japoneses efectuaron una nueva incursión sobre Port Darwin, esta vez con ocho *Zero*, los cuales descubrieron un *Hudson* en el aeródromo de la RAAF y lo destruyeron con sus ametralladoras. Los *Zero* continuaron realizando vuelos de reconocimiento sobre la costa, entre Port Darwin y Broome, aventurándose también hacia el interior, hasta las localidades de Katherine y Daly Waters.

Antes de que los Aliados pudieran reunir el número suficiente de cazas para hacer frente a los japoneses, Port Darwin sufrió todavía otras dos incursiones masivas: una de ellas dirigida contra las instalaciones de la RAAF y la otra contra el puesto de mando de la Marina y contra una parte de la zona residencial de la ciudad.

Pero el día 17 de marzo llegó el primero de tres escuadrones de cazas americanos, mandados por el teniente coronel Paul B. Wurtsmith y perteneciente a la 49ª División aérea de caza, con lo que la situación cambió radicalmente. Pues, si bien las incursiones japonesas continuaron, fueron reduciéndose poco a poco a meros reconocimientos ofensivos; la única excepción fueron los ataques del 25 de abril y los cuatro consecutivos del 13 al 16 de junio. A finales de mes, gracias al sistema de alarma previa, conseguido por las unidades de radar de la RAAF, y a la habilidad de los pilotos de los *Kittyhawk* estadounidenses, se invirtieron las proporciones de las pérdidas: 24 aparatos japoneses contra 9 *Kittyhawk*.

Los hombres de Wurtsmith siguieron la misma táctica que los pilotos del AVG habían adoptado en China para derribar a los sumamente manejables *Zero*. El *Kittyhawk* se lanzaba en picado hasta adquirir una velocidad superior a la del *Zero*, elegía su propio objetivo, disparaba y a continuación viraba y se lanzaba de nuevo en picado, adquiriendo una velocidad suficiente para esquivar al *Zero* y, posiblemente, para volver a tomar altura y repetir el ataque.

Desde luego, la costa estadounidense del Pacífico ofrecía a la Aviación nipona objetivos mucho más importantes que Port Darwin o Broome. Industrias aeronáuticas, como la *Boeing* de Seattle, la *Douglas* y la *Lockheed* de Los Angeles y la *Consolidated* de San Diego, representaban un objetivo ideal para un ataque aéreo con aparatos despegados de portaaviones; pero los japoneses no pensaron en ello, o bien lo consideraron demasiado arriesgado para sus planes de guerra inmediatos. En diciembre de 1941 aquella costa, de centenares de kilómetros de longitud, estaba defendida tan sólo por 45 cazas modernos, 100 bombarderos pesados y 78 bombarderos medios, y hasta febrero de 1942 las defensas costeras fueron insuficientes y mal organizadas.

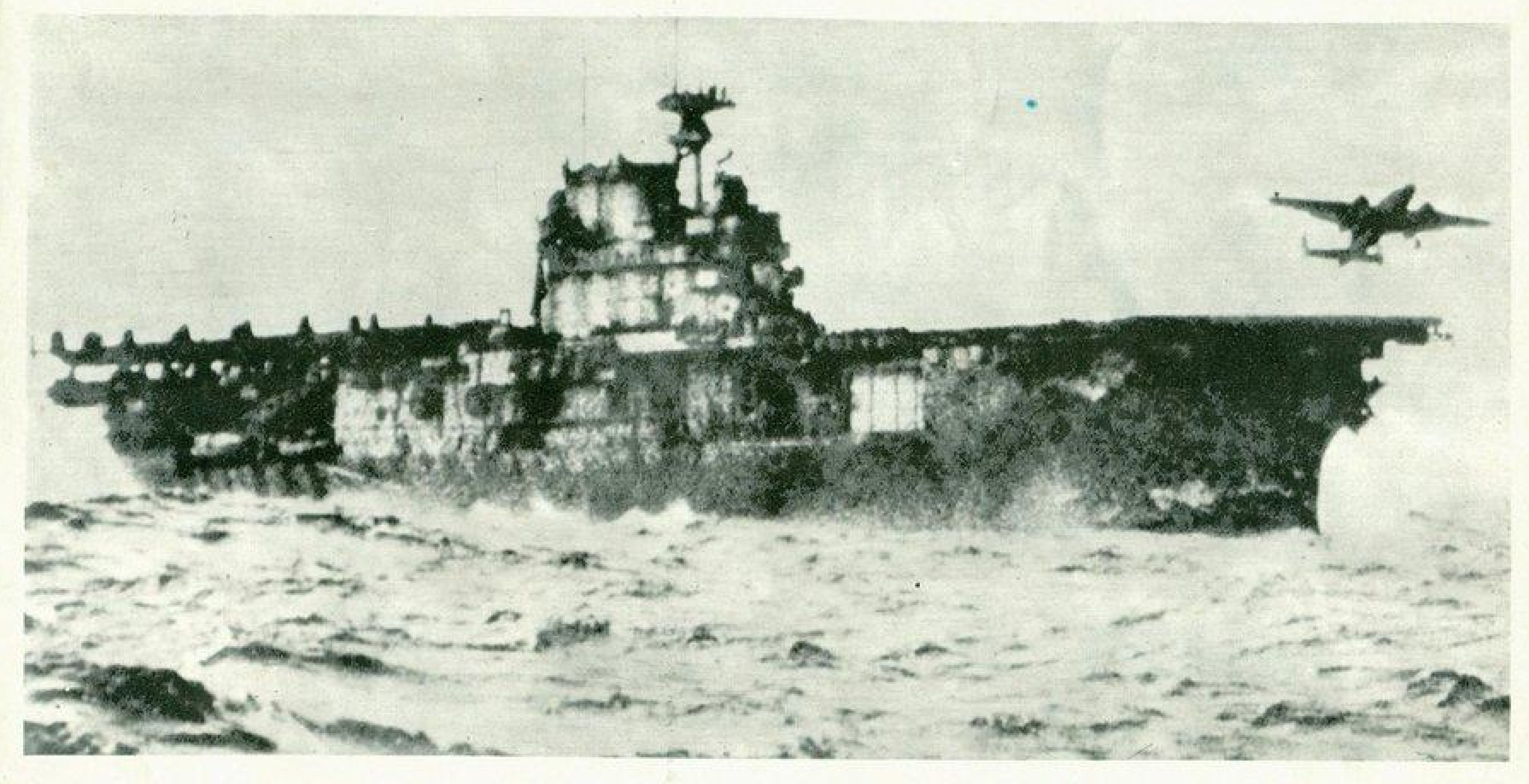
El único incidente bélico ocurrido en esta zona se produjo en Los Ángeles. En el transcurso de la noche del 24 al 25 de febrero, las pantallas de radar revelaron un objeto no identificado que se aproximaba por mar y las sirenas dieron la alarma inmediatamente. A las tres de la madrugada se advirtió un resplandor rojo sobre Santa Mónica; cuatro baterías de cañones antiaéreos abrieron fuego y la confusión que se produjo obedeció probablemente a que se tomaron por aviones enemigos las granadas que estallaban, iluminadas por los haces de luz de los reflectores, por lo que la artillería disparó sobre ellas, provocando a su vez más llamaradas enfocadas asimismo por los reflectores que se cruzaban. No faltaron «testigos oculares» que «vieron» numerosos «aviones enemigos» en el cielo nocturno; pero, en realidad, no se avistó ningún aparato japonés en las proximidades y los únicos daños materiales los causaron los cascotes de las granadas antiaéreas.

El canal de Panamá tampoco fue atacado nunca por los japoneses en sus operaciones de bombardeo naval, aunque presentaba varios puntos débiles muy vulnerables que, de haber sido atacados, habrían inutilizado la importante vía durante varios meses.

Ataque por sorpresa contra Tokio

Cuando el general H. H. Arnold presentó al presidente de los Estados Unidos el plan de una incursión aérea contra Tokio, Roosevelt la aprobó incondicionalmente: una represalia contra los japoneses contribuiría a levantar la moral no sólo de los americanos, sino también de todos los Aliados en el Pacífico, aun sabiendo de antemano que los daños materiales que se causarían al enemigo no serían probablemente importantes, dado el número limitado de aparatos que participarían en la acción.

Como no existían aeródromos aliados lo bastante próximos a la capital japonesa para llevar a cabo un ataque contra la misma, la Aviación americana proyectó hacer despegar bombarderos terrestres de un portaaviones, efectuando un mo-



vimiento táctico que desconcertaría doblemente a los japoneses; en efecto, éstos no podían temer un ataque por parte de unidades aéreas chinas y tampoco imaginarían que la Marina americana se atreviera a acercarse con sus portaaviones hasta donde era posible lanzar aparatos embarcados de corto radio de acción. Se trataba de un plan ingeniosísimo; tan sólo requería la utilización de aviones adecuados y disponer de hábiles pilotos.

Para llevarlo a la práctica se eligió al teniente coronel James H. Doolittle, experto piloto de bombarderos, quien seleccionó 24 tripulaciones de la 17ª División aérea de bombardeo; sus componentes fueron enviados a Eglin Field (Florida) para que se adiestraran en la difícil técnica de despegar con un gran aparato cargado de bombas en la corta cubierta de un portaaviones.

El avión más indicado para este cometido era el bimotor *B-25 Mitchell*. Con el fin de proporcionarle una autonomía de vuelo suficiente para el ataque y la retirada, se añadieron a la carga normal de carburante tres depósitos auxiliares, diez latas de unos 23 litros y un recipiente plegable de goma con 1600 litros de capacidad. La dotación de bombas era reducida; pero tres bombas de 225 kg y algunas otras incendiarias podían causar serios daños si se lanzaban sobre un buen objetivo. Por motivos de seguridad se sustituyó el visor Norden por otro llamado «Mark Twain», tan eficaz como el anterior y especialmente estudiado para los bombardeos a baja altura. Por último, dos falsas ametralladoras de madera de 12,7 mm se colocaron como «protección» en la cola, desprovista de armas verdaderas.

Tras atacar los diferentes objetivos, los bombarderos recorrían más de 1900 km, sobrevolando el mar de China Oriental para aterrizar en varios puntos de China, donde permanecerían para proporcionar una valiosa ayuda a los Ejércitos de Chiang Kai-Chek. Desgraciadamente, el secreto absoluto que rodeó la operación desde un principio, no permitió proporcionar detalles al generalísimo chino, quien, quizá por ello, se mostró reacio a conceder a los norteamericanos la posibilidad de utilizar bases aéreas en su territorio; y en el último momento les negó incluso la utilización del aeródromo de Chu-chou, porque deseaba que se aplazara la llegada de las fuerzas estadounidenses con el fin de prevenir la consiguiente ocupación japonesa de la zona.

El día 1 de abril se embarcaron en el portaaviones *Hornet* 16 aparatos *B-25*, que fueron alineados en la cubierta de vuelo. Al *Hornet* y a su escolta se agregaron, al norte de las Midway, el portaaviones *Enterprise*, del vicealmirante Halsey, y la *Task force* (grupo táctico de combate), apoyada por cuatro cruceros y ocho destructores y seguida por dos buques cisterna, dirigiéndose todos hacia el Japón. El teniente coronel Doolittle esperaba poder llegar, para el despegue, a un punto situado a poco más de 700 km del objetivo, a fin de cerciorarse de que los aviones tendrían la suficiente autonomía de vuelo para llegar a China (el límite máximo era de unos 100 km). Sin embargo, al ser avistado un buque ligero de vigilancia enemigo, la mañana del 18 de abril, fue preciso cambiar radicalmente los planes. Para no poner en peligro a los valiosos portaaviones, los bombarderos recibieron órdenes de despegar unas diez horas antes de lo previsto para el ataque nocturno, cuando todavía les separaban de Tokio 1300 km.

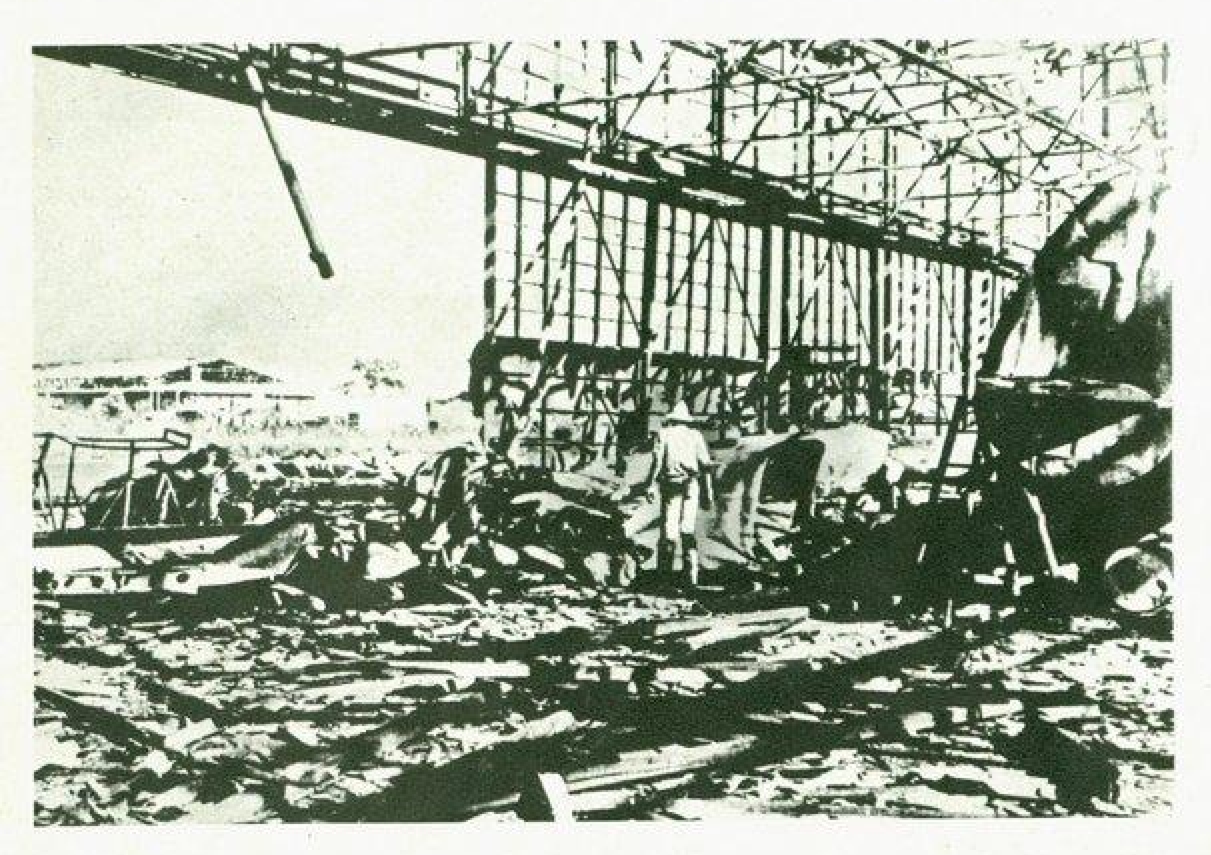
Mientras se preparaban para el despegue, el *Hornet* fue sorprendido por una borrasca, con vientos de 65 km por hora y con grandes olas que cubrían la proa. Se destacó a un marinero para que indicase a cada avión el comienzo de la carrera de despegue, de tal forma que ésta coincidiese con el momento en que el extremo anterior de la cubierta de vuelo se levantaba. El aparato que iba a cabeza tan sólo disponía de 140 metros, los cuales, sin embargo, fueron suficientes; poco después le alcanzaron en el aire todos los demás. Entonces, la formación naval invirtió el rumbo y se alejó sin ser hostigada, mientras los bombarderos se dirigían hacia el Japón, donde la defensa, puesta en guardia por el buque de vigilancia, estaba apercibida para la espera de la incursión.

Cuando sobre la capital nipona aparecieron los *B-25*, a una altura de 300 metros, sin encontrar a los aviones de caza de la defensa y escasamente hostigados por el débil tiro de la artillería antiaérea, en Tokio se estaba realizando un ejercicio de protección antiaérea. Se consiguió una sorpresa total: los aparatos americanos bombardearon depósitos de carburante, zonas industriales e instalaciones militares en Tokio, Kobe, Yokohama y Nagoya; y una bomba arrojada por el aparato del teniente McElroy alcanzó al portaaviones *Ryuho*, que se encontraba en el dique seco de la base naval de Yokosuka. El teniente coronel Doolittle pudo afirmar en su informe: «Los daños causados han superado ampliamente las previsiones más optimistas».

Tan sólo un aparato fue ligeramente averiado por el fuego antiaéreo y todos los demás lograron alejarse de las islas japonesas; pero las tripulaciones sabían que no podrían alcanzar los aeródromos chinos, pues no tenían la necesaria autonomía de vuelo. Un viento fuerte de cola les ayudó a sobrevolar el mar de la China oriental, volando en la oscuridad y en medio de chubascos y de nubes; pero acabaron su vuelo con aterrizajes forzosos o lanzándose en paracaídas cuando los depósitos quedaron vacíos. De los cincuenta hombres que se lanzaron en paracaídas sobre territorio chino sólo uno resultó muerto; los otros cuarenta y nueve fueron salvados por las gentes del lugar, lo mismo que los otros diez que realizaron aterrizajes forzosos en la costa. Pero los japoneses apresaron a ocho aviadores estadounidenses, tres de los cuales fueron fusilados bajo acusación de haber bombardeado deliberadamente a la población civil.

Prescindiendo de los relativos daños materiales producidos por el bombardeo, la incursión consiguió otros resultados: volvió a levantar la moral de los Aliados y provocó un trauma psicológico en los japoneses. Los norteamericanos perdieron 16 bombarderos y China perdió, en consecuencia, la provincia de Che Chiang, que los japoneses se apresuraron a ocupar para impedir que el enemigo se sirviese en el futuro de sus aeródromos. Pero esta operación acabó beneficiando grandemente a los Aliados, pues se enviaron a China nuevos contingentes de tropas japonesas y en el Japón permanecieron cuatro divisiones aéreas de caza, en 1942-43, cuando su empleo era mucho más necesario en otras partes.

Durante el mes de febrero de 1942 los Aliados empezaron a descargar golpes cada vez más fuertes, gracias a la creciente disponibilidad de bombarderos. En Port Darwin la RAAF utilizaba los aparatos *Hudson*, los cuales, precisamente, no sobresalían por sus positivas cualidades, puesto que un aparato de este tipo sólo podía llevar medio quintal de bombas hasta Ambon, o 225 kg hasta Timor; mientras que un *Betty* o un *Kate* japoneses transportaban una tonelada desde Timor a Port Darwin. Aparte de dos incursiones realizadas desde el Sur por las «fortalezas volantes»



Un hangar destruido en Port Darwin, a consecuencia de la incursión aérea japonesa del 19 de febrero de 1942, en la que perecieron 240 personas y 150 resultaron heridas. Éste fue el primer bombardeo sobre Australia. *(Sado-Opera Mundi)*

americanas, los *Hudson* se emplearon siempre para los bombardeos a corta distancia y para los vuelos de reconocimiento; así como para lanzar en paracaídas abastecimientos de víveres y de equipo a los últimos efectivos de la Aviación australiana y a la segunda compañía autónoma de la AIF (*Australian Imperial Force*, Fuerza Imperial Australiana), que no habían sido evacuados todavía y seguían combatiendo contra los japoneses en la isla de Timor, colonia de Portugal. En este lugar los *Hudson* llevaron a cabo brillantes servicios, atacando a buques e hidroaviones en el puerto de Koepang, así como a los aviones e instalaciones del vecino aeródromo de Penfui.

Los norteamericanos despegaban con frecuencia de sus bases en Queensland para bombardear Rabaul con las «fortalezas volantes», los *Mitchell* y los *Marauder*.

La primera incursión en la que participaron «fortalezas volantes» tuvo lugar el 23 de febrero; y los bombardeos se fueron intensificando cuando ya estuvieron disponibles los *B-25 Mitchell* y los *A-24 Martin Marauder*. Durante los ataques, que generalmente partían de Townsville pasando por Port Moresby, se destruyeron muchos buques y aviones japoneses. La consecuencia más importante fue que los nipones acabaron por mostrarse poco propicios a aventurar muchos aviones en Rabaul, si bien los cazas que permanecieron en dicha base lucharon muy activamente contra los americanos.

Tripulación de un bombardero japonés. En la fase inicial del conflicto, los pilotos nipones, audaces y muy bien entrenados, lograron poner rápidamente fuera de combate a las Fuerzas Aéreas aliadas. *(History of the Second World War)*



El 24 de mayo atacaron a ocho *Mitchell* que volaban sin escolta: cinco de estos aparatos fueron derribados y un sexto quedó destrozado al aterrizar en Port Moresby.

En aquel período la importantísima base de Port Moresby estaba defendida por cazas *Kittyhawk* del 75° Escuadrón de la RAAF y al mando del comandante J. F. Jackson. Sus pilotos no tardaron en demostrar que, adoptando una adecuada táctica, era posible derribar a los *Zero*: en efecto, en 44 días destruyeron 35 de ellos, y averiaron a otros 47. Las pérdidas americanas se elevaron a 22 aparatos, con doce pilotos muertos o desaparecidos. A Jackson le derribaron con su aparato a fines de abril, y en el mando del escuadrón le sucedió su hermano L. B. Jackson.

El alentador espectáculo de los cazas americanos, surcando el cielo y atacando a los autores de las primeras incursiones, contribuyó notablemente a elevar la moral en Port Darwin y Port Moresby. Después de haber establecido las bases de los cazas y de los bombarderos, los Aliados pudieron acrecentar gradualmente el número de sus unidades. Cuando se relevó al 75° escuadrón, fue sustituido, en los aeródromos de caza de Port Moresby, por el 35° y el 36° de la 8ª División aérea. Los norteamericanos, al mando del teniente coronel Boyd D. Wagner, aseguraron la protección de la base. Sin embargo, en dos incursiones, las de los días 16 y 17 de junio, los japoneses lograron alcanzar a un buque, al *Macdui*, que se incendió y acabó embarrancando en los bajíos de la rada.

El día 29 de mayo los hidroaviones *Catalina* de la RAAF, lentos pero dotados de gran autonomía, realizaron la primera incursión sobre la base de Tulagi, en las islas Salomón, que ya había sido bombardeada a fondo por los aparatos de los portaaviones estadounidenses. Las incursiones de los *Catalina*, los días 1, 25 y 26 de junio, obtuvieron también resultados netamente positivos. Asimismo, los escuadrones de bombardeo también llevaron a cabo incursiones contra Lae, Salamaua y Rabaul. El informe relativo a las operaciones de la noche del 27 de junio se refiere, en particular, a los dos *Catalina* que participaron en la misión sobre la zona Lae-Salamaua, durante cuatro horas consecutivas, y que arrojaron «ocho bombas de 225 kilogramos, 20 bombas pequeñas de 10 kilogramos y cuatro docenas de botellas de cerveza vacías». Al precipitarse desde lo alto las botellas de cerveza provocaban un sonido estridente y muy agudo que aterrorizaba al enemigo.

No todos los aviones de reconocimiento aliados llevaban distintivos de fácil reconocimiento: incluso los emblemas de la RAAF y los discos rojos de los aparatos japoneses podían parecer iguales a los ojos de un piloto o de un ametrallador con los nervios un poco alterados. Así, por ejemplo, el día 26 de junio, un *Catalina* del 11° Escuadrón, al regresar de una incursión y cuando se disponía a amerizar en el puerto de Havannah, en la isla Efate, fue atacado por las ametralladoras de 12,7 mm de un caza *Wildcat*, de la Aviación norteamericana. El piloto del *Wildcat* había recibido la orden de seguir las huellas de un avión desconocido, y aquellos círculos rojos en el centro del emblema de la RAAF, como más tarde explicó, resaltaban tan claramente que los había tomado por el distintivo nipón. Por fortuna, el *Catalina* sólo experimentó ligeros daños y logró amerizar con toda normalidad. Pero el incidente hizo que se sustituyesen los círculos rojos de la RAAF por círculos blancos.

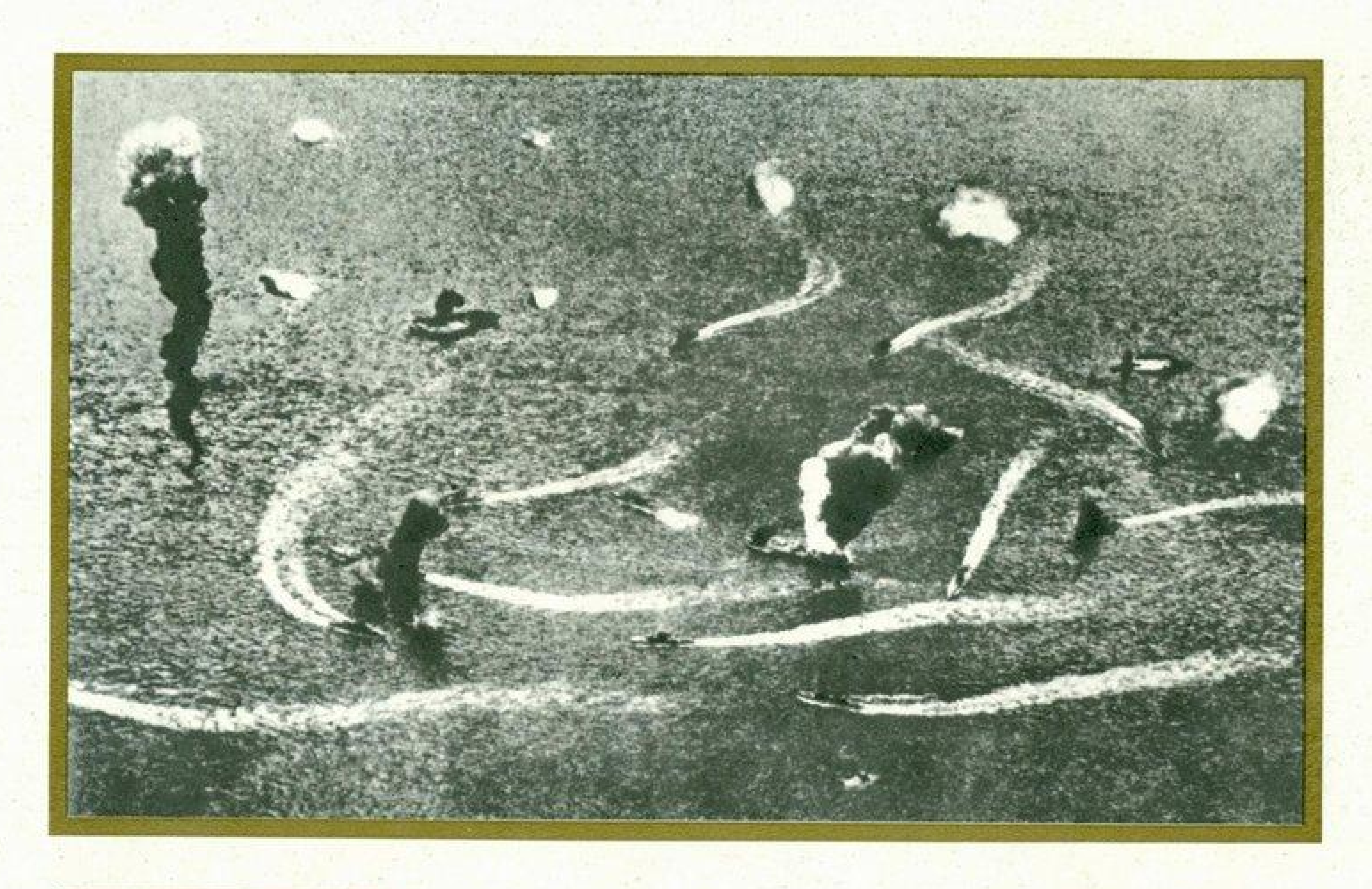
Un acontecimiento importante, respecto al rápido desarrollo de la industria aeronáutica australiana, se produjo la noche del 25 de junio, cuando algunos bombarderos bimotores *Beaufort*, enteramente construidos en Australia, despegaron para realizar su primera incursión. Partieron de la base de Mareeba, en el interior de Cairns, en dirección a Port Moresby, desde donde efectuaron un ataque contra un buque japonés cuya presencia se había señalado en la proximidad de Lae. Mientras dos *Beaufort* bombardeaban y ametrallaban el sector del istmo de Salamaua, otros tres atacaban al buque señalado, al que averiaron seriamente y dejaron a punto de hundirse. Uno de los *Beaufort* se perdió y otro se vio obligado a tomar tierra en Port Moresby sin el tren de aterrizaje.

Desde finales de junio de 1942 el número de cazas y de bombarderos aliados en el sector del Pacífico empezó a aumentar de semana en semana; cualitativa y cuantitativamente estos aviones iban siendo superiores a los enemigos, y el anillo de aeródromos nipones que los rodeaban estaba sometido a una constante vigilancia. Australia había llegado a ser un inmenso campo de aterrizaje para los centenares de aparatos empeñados en acciones ofensivas contra las posiciones enemigas del Pacífico meridional. Los técnicos preparaban enormes *bulldozers* y otros medios especiales que eran enviados a las selvas y a las plantaciones tropicales para crear pistas de aterrizaje, tanto en tierra firme como en los atolones coralinos.

A fines de junio de 1942 los japoneses alcanzaron el límite máximo de su expansión, y a partir de entonces empezaron a sufrir, cada vez con mayor intensidad, las represalias de sus primeros ataques aéreos. Ahora sus bases aéreas y sus buques se hallaban sometidos a constantes bombardeos aliados. Si en algún momento los japoneses albergaron la esperanza de negociar la paz por vía diplomática, único medio que les hubiera permitido consolidar permanentemente sus conquistas, ahora se trataba ya de una esperanza sin fundamento.

JOHN LANDERS VADER
Colono residente en el interior de Nueva Gales del Sur, al comienzo de la guerra recorrió centenares de kilómetros para enrolarse en la AIF (*Australian Imperial Force*, Fuerza Imperial Australiana). En 1942 volvió a Port Darwin con la 19ª Brigada, después de haber prestado servicio en la 6ª División en Libia, Grecia y Siria. Trasladado a la RAF, se hizo piloto de *Spitfire* del 19° Escuadrón aéreo en el Pacífico sudoccidental. Ha sido criador de ovejas, avicultor y editor de pequeñas revistas. Actualmente vive en Londres, donde trabaja como publicista y escribe libros humorísticos, de viajes y policíacos.

LA BATALLA DEL MAR DEL CORAL



Océano Pacífico, mayo de 1942

Peter Simkins

En la primavera de 1942 los japoneses, gracias a los fulminantes éxitos conseguidos en el transcurso de los primeros meses de la guerra, se preparaban para extender su dominio sobre el mar del Coral, con la ocupación de Port Moresby, en Nueva Guinea, a fin de aislar a Australia y abrirse camino para ulteriores avances en el Pacífico. La batalla que se desarrolló en dicho mar fue la primera en la que se combatió exclusivamente con fuerzas aéreas, sin que los buques adversarios se pusieran en contacto ni se avistasen. El encuentro, que no permitió a los japoneses alcanzar su objetivo previsto, señaló la detención de su avance.

En 1942, al comienzo de la primavera, el indiscutible éxito alcanzado por los japoneses en la realización de sus iniciales planes de guerra creó una serie de problemas a los responsables de la estrategia naval nipona, suscitando una larga y encarnizada controversia en las altas esferas de la Marina de Guerra.

Hasta el día 1 de mayo de 1942, la conquista de las Filipinas, Birmania, Malasia e Indias holandesas tan sólo había costado a los japoneses la pérdida de 23 buques de guerra, ninguno de ellos de categoría superior a la de destructor, y de 67 buques mercantes dedicados al transporte de tropas y de abastecimientos: en total menos de 350.000 toneladas. Alentados por esta serie de fáciles y fulminantes victorias, los estrategas nipones ensancharon el radio defensivo, establecido desde un principio, sin consolidar antes sus posiciones en la «gran Asia oriental».

El tema de la controversia se refería a la dirección en la que, a partir de entonces, debería orientarse la expansión del Japón. El Estado Mayor de la Marina, con el almirante Nagano al frente, propugnaba un avance hacia Occidente, contra la India y Ceilán; o bien en dirección Sur, hacia Australia. En cambio, el almirante Yamamoto y el Estado Mayor de la Flota combinada objetaban que una lucha muy prolongada sería fatal para los intereses japoneses y aseguraban que, si se quería garantizar el dominio del Pacífico, el objetivo primordial debería ser la destrucción de los portaaviones norteamericanos que operaban en aquel sector. Para lograr este fin solicitaban operaciones preliminares contra las islas Midway, Johnston y Palmira, puesto que las consideraban bases necesarias para un ataque contra las Hawai. Con la presencia de la Flota combinada japonesa en aguas hawaianas, la Flota estadounidense se vería forzada a entablar batalla decisiva, y los japoneses confiaban en destruirla antes de que los Aliados consiguiesen hacer sentir la superioridad de sus recursos.

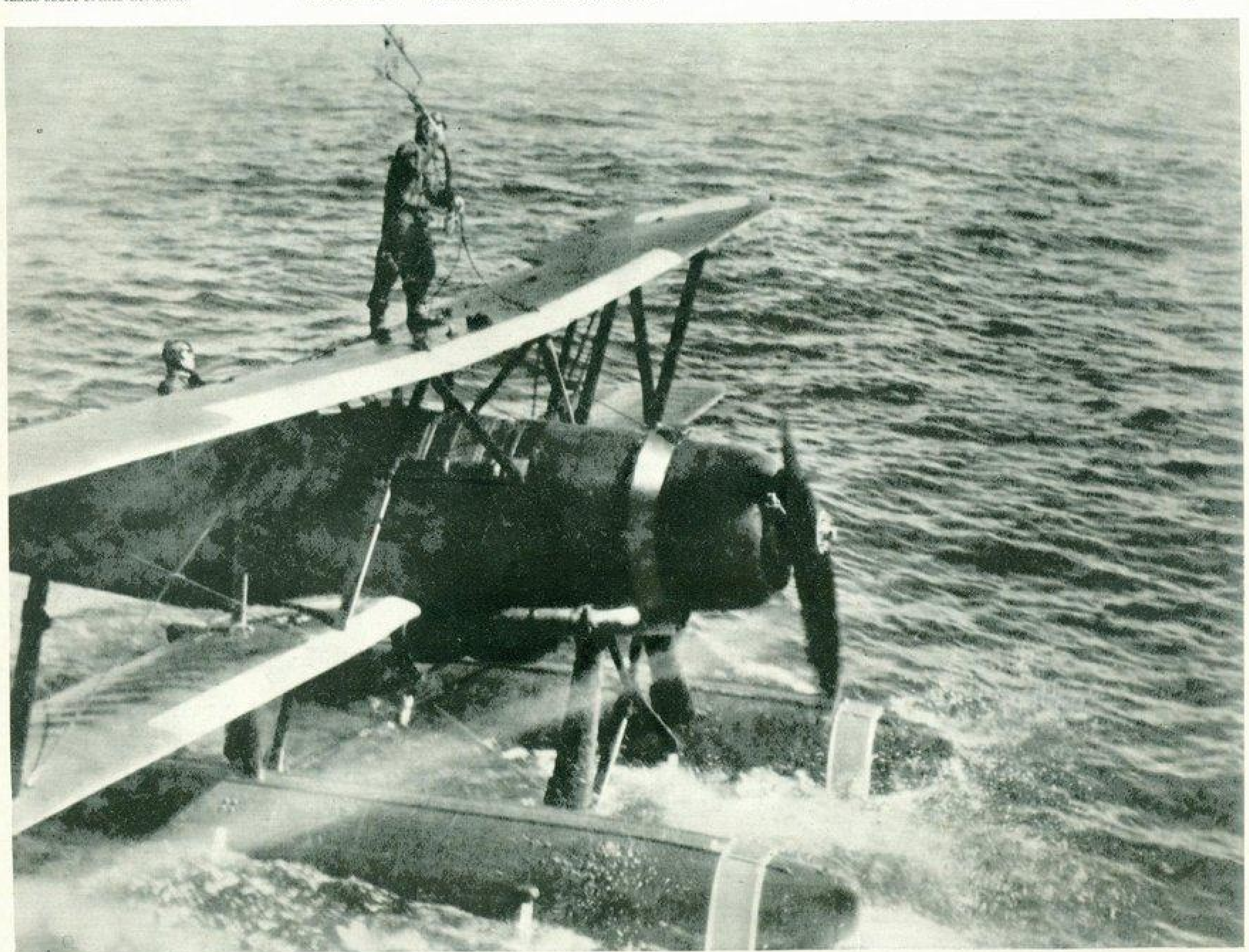
Por su parte, el Ejército japonés, con sus miras dirigidas al Asia continental y a la Unión Soviética, se mostraba reacio a utilizar los numerosos efectivos requeridos por los planes del Estado Mayor naval, por lo que éste se vio en la precisión de elaborar uno nuevo, y más limitado, encaminado al aislamiento de Australia. Para conseguir este fin, las fuerzas japonesas deberían avanzar desde Rabaul y Truk hacia Nueva Guinea oriental y más al Sur, incluso más allá de las Salomón y de las Nuevas Hébridas, hacia Nueva Caledonia, las Fidji y Samoa.

En teoría, la formulación de los planes estratégicos japoneses correspondía al Estado Mayor del Ejército y al de la Marina en un trabajo coordinado. En la práctica, sin embargo, la habilidad de la Flota combinada se había dejado sentir muchísimo sobre la estrategia naval, sobre todo en la actitud de Yamamoto en la operación de Pearl Harbor. Y los acontecimientos que siguieron habían reforzado su ascendiente.

Mientras continuaban las discusiones sobre la estrategia, el plan modificado por el Estado Mayor de la Marina comenzó a ponerse en práctica a principios de marzo, con la ocupación de Lae y de Salamaua. En abril estaban en curso los preparativos para la ocupación de Port Moresby y Tulagi. El 18 del mismo mes, la incursión de Doolittle sobre Tokio, lanzada desde los portaaviones *Enterprise* y *Hornet*, reforzó inevitablemente la posición de Yamamoto, y la oposición del Estado Mayor de la Marina se desvaneció frente a su probada incapacidad de salvaguardar a la capital nipona de los ataques aéreos. El 5 de mayo el almirante Nagano, actuando en nombre del *Mikado*, transmitió la «Directiva nº 18» del Mando Supremo Imperial de la Marina, que ordenaba a Yamamoto «ocupar Midway y los puntos claves de las Aleutianas occidentales en colaboración con las fuerzas de tierra». La operación se realizaría a primeros de junio.

Aunque, como consecuencia de la decisión de Nagano, los planes del Estado Mayor de la Marina fueron pospuestos, la acción contra Port Moresby-Tulagi estaba ya en una fase demasiado avanzada para poderse revocar; de modo que los japoneses se encontraron ante la necesidad de organizar dos planes estratégicos opuestos que impondrían una gran dispersión de sus Fuerzas Armadas. La operación contra Port Moresby, proyectada para el mes de marzo, se tuvo que aplazar para primeros de mayo a causa de la presencia de portaaviones americanos en el Pacífico sudoccidental, de modo que la 5ª Sección naval de portaaviones de la Escuadra de Nagumo, que en-

Un hidroavión japonés a punto de ser izado a bordo de un buque de guerra, al volver de un vuelo de exploración efectuado sobre el mar del Coral. (Sado-Opera Mundi)



tonces regresaba al Japón después de haber concluido las operaciones en el océano Índico, pudiera emplearse para reforzar la 4ª Escuadra en Truk y en Rabaul. La citada 5ª Sección naval, al mando del contraalmirante Chuichi Hara, comprendía los poderosos portaaviones *Shokaku* y *Zuikaku*. También se destacaron para la invasión, junto con el portaaviones ligero *Shoho*, de la Flota combinada, cierto número de cruceros pesados. El resto se pondría a disposición de la 4ª Escuadra del vicealmirante Shigeyoshi Inouye.

El plan para la Operación «MO», como se designó al inminente ataque, se basaba en supuestos muy sencillos; en cambio era complicadísimo en los detalles del mecanismo de su realización. Con el apoyo de la Marina y de las Fuerzas terrestres de los mares del Sur, los japoneses debían invadir Port Moresby, punto clave de la Papuasia y del extremo meridional de Nueva Guinea, con objeto de consolidar sus posiciones en la isla y en el sector de Rabaul; asegurarse además una base que pondría el norte de Australia dentro del radio de acción de sus buques de guerra y de los bombarderos, y cubrir el flanco del avance previsto hacia Nueva Caledonia, las Fidji y Samoa. Tulagi, que también debería ocuparse, se encontraba en la otra parte del brazo de mar de Guadalcanal, en las islas Salomón meridionales y, además de servir de base a los hidroaviones, permitía proteger las operaciones contra Port Moresby y el consiguiente avance hacia el Sudeste. El éxito de la empresa proporcionaría a los japoneses la posibilidad de dominar el mar del Coral y aislar a Australia, dejándola fuera de la guerra.

La *Task Force* para la Operación «MO», que debía ejecutar el plan, se articulaba de la siguiente manera:

- el grupo de invasión Port Moresby, compuesto por 11 buques de transporte de tropas para las unidades del Ejército y una unidad de desembarco de la Marina, que partiría de Rabaul, protegido por una escolta de destructores, y doblaría la punta de Nueva Guinea pasando por el canal Jomard;
- un grupo de menor importancia, destinado a la invasión de Tulagi, que establecería allí una base para hidroaviones;
- un grupo de apoyo que precedería a un buque portahidroaviones, con el fin de establecer una base en el archipiélago de las Luisiadas;
- un grupo de protección al mando del contraalmirante Goto, formado por el *Shoho*, cuatro cruceros pesados y un destructor, que apoyaría el desembarco en Tulagi y de allí se dirigiría hacia el Oeste, para apoyar al grupo de invasión Port Moresby;
- la Escuadra de ataque mandada por el vicealmirante Takagi, de la que formarían parte el *Shokaku* y el *Zuikaku*, y que, procedente de Truk, se enfrentaría con las formaciones navales estadounidenses que intentasen intervenir.

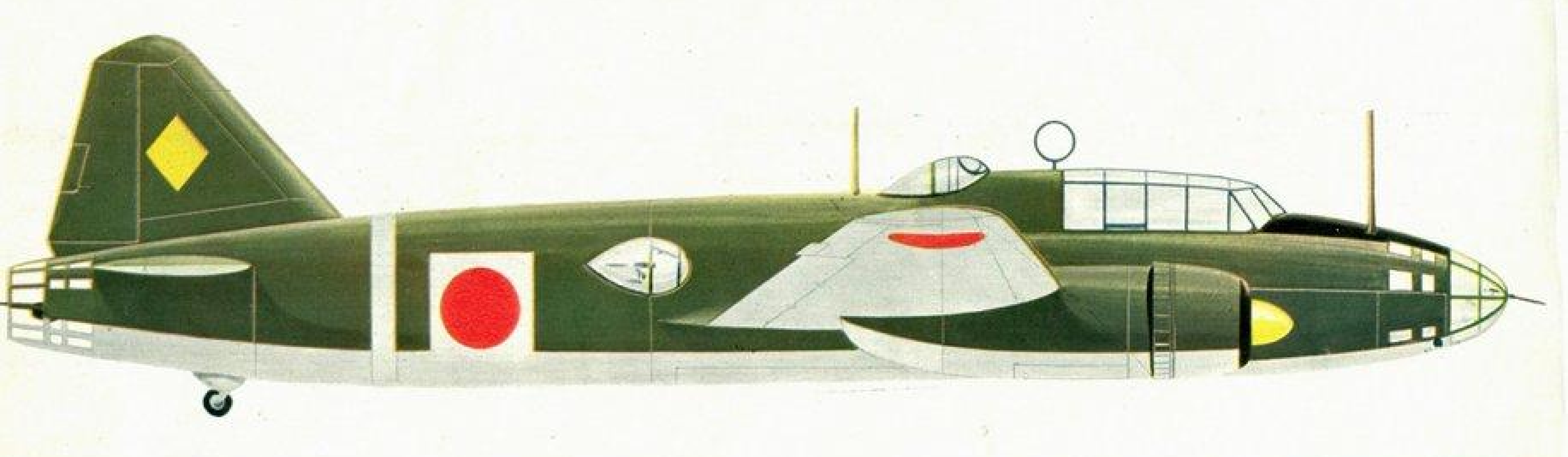
Naturalmente, Inouye esperaba un encuentro con las fuerzas aliadas del Pacífico sudoccidental. Sabía que desde las bases terrestres de Australia septentrional operaban unos 200 aviones y que la actividad aérea norteamericana hacía difícil ocultar los movimientos navales. No obstante, creía que en aquel sector las fuerzas navales aliadas eran escasas, y que no contarían más que con un

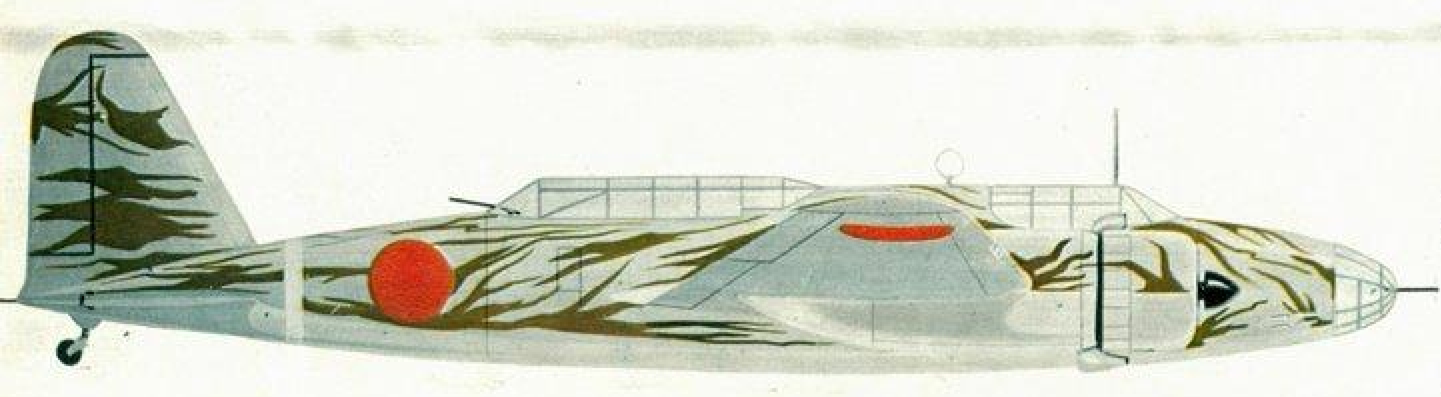


Después de los últimos éxitos de la primavera de 1942, los japoneses dirigieron sus miras hacia Nueva Guinea, que constituía un importante punto estratégico, con vistas a una nueva expansión en el Pacífico sudoccidental. Las fuerzas japonesas, ya sólidamente asentadas en Truk y en Rabaul, debían desencadenar, divididas en dos grupos de invasión, un ataque de gran envergadura contra Port Moresby y, más al Este, contra las Salomón, en Tulagi. La Escuadra de ataque y el grupo de cobertura, que comprendían los portaaviones *Zuikaku*, *Shokaku* y *Shoho* y una formación de cruceros, las apoyarían, rechazando cualquier oposición de los portaaviones estadounidenses. Pero los contraataques de la Escuadra americana, iniciados el día 7 de mayo, desbarataron los planes japoneses y dieron lugar a la primera gran batalla entre portaaviones. Aunque los japoneses registraron en su activo mayor número de buques destruidos, fracasó su intento de apoderarse de Port Moresby. El único de los objetivos que lograron alcanzar fue la ocupación de Tulagi y Florida, dos islas del archipiélago de las Salomón.

En Japón, tanto la aviación del Ejército como la de la Marina disponía de potentes unidades de bombarderos medios de gran radio de acción, necesarios para las grandes distancias que era preciso superar en el teatro bélico del Pacífico. Todos los bombarderos japoneses contaban con un escaso armamento defensivo; por ejemplo, ninguno de ellos tenía tantas ametralladoras como el norteamericano *Mitchell B-25*. Pero, en la primera parte de la ofensiva japonesa en el Pacífico, cuando los cazas tipo *Zero* dominaban el cielo, los bombarderos nipones no encontraron nunca una oposición eficaz; incluso los cazas del Ejército lograban operar impunemente.

LOS BOMBARDEROS JAPONESES DE GRAN RADIO DE ACCIÓN





MITSUBISHI G4M (Betty)

Fue durante toda la guerra el principal bombardero de la Aviación naval; pero sus exigencias de carga y autonomía perjudicaban la eficacia de su armamento defensivo, lo que se traducía en graves pérdidas entre las tripulaciones de estos aparatos. Este tipo de avión se empleó en misiones de reconocimiento, de bombardero horizontal, de transporte y como torpedero. **Velocidad máxima:** 445 km/h. **Autonomía:** 4220 km. **Armamento:** hasta cinco ametralladoras de 7,7 mm. **Carga de bombas:** 800 kg.

MITSUBISHI Ki-21 (Sally)

Era el bombardero estándar de los japoneses en la época de Pearl Harbor y desempeñó un papel muy importante durante toda la guerra, si bien mucho antes de 1945 ya se le podía considerar ampliamente superado. **Velocidad máxima:** 395 km/h. **Autonomía:** 1900 km. **Armamento:** hasta cinco ametralladoras de 7,7 mm. **Carga de bombas:** 950 kg.

NAKAJIMA Ki-43 (Oscar)

Fue el caza del Ejército japonés que se fabricó en mayor escala. Aunque superado por otros muchos tipos de caza posteriores, operó en todos los sectores del Pacífico. Poseía la maniobrabilidad característica de todos los cazas japoneses. **Velocidad máxima:** 495 km/h. **Autonomía:** 1200 km. **Armamento:** dos ametralladoras de 7,7 mm.



portaaviones, el *Saratoga;* además, esperaba que con la ocupación preventiva de Tulagi, cuya conquista se había fijado para el 3 de mayo, y con la creación de una base para hidroaviones, los Aliados tendrían mayores dificultades en seguir sus movimientos desde Port Moresby y Numea. Los grupos de apoyo y de cobertura y la Escuadra de ataque apoyarían al grupo de invasión de Port Moresby, cuya partida se había previsto para el día 4 de mayo desde Rabaul.

En cuanto la *Task Force* de los Aliados entrara en el mar del Coral, Inouye se proponía destruirla mediante una maniobra de tenaza, con Goto en el flanco Oeste y Takagi en el Este; mientras tanto el grupo de invasión se deslizaría rápidamente a través del canal Jomard, dirigiéndose hacia su objetivo.

Una vez puesta fuera de combate la Escuadra aliada, el grupo de invasión podría bombardear libremente las bases de Queensland y ocupar las islas Ocean y Nauru, cuya producción de fosfatos era necesaria para la depauperada agricultura japonesa.

Este plan, demasiado complicado, revelaba una debilidad típica que se puso de manifiesto durante toda la guerra.

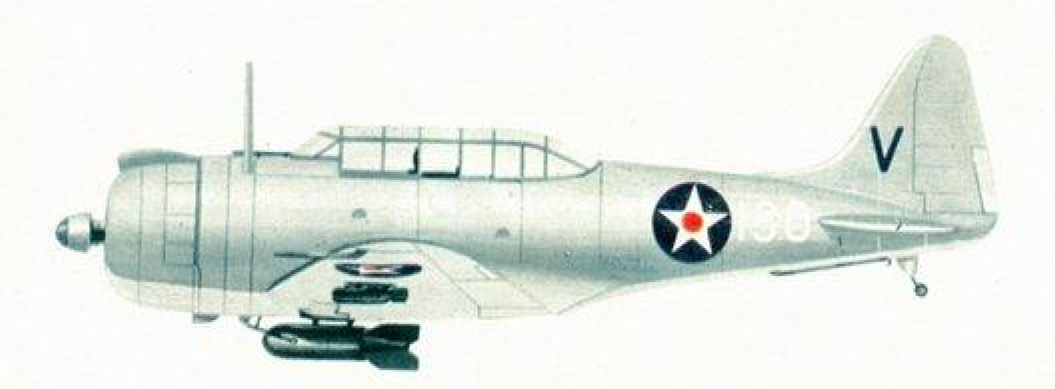
Suponía de antemano un nivel de competencia táctica que los japoneses no poseían; y, por otra parte, la división de las fuerzas, previstas por el plan, sería fatal si los japoneses se encontraban con un enemigo resuelto a combatirlos en el momento en que no tenían la posibilidad de concentrar y coordinar racionalmente la acción de las unidades separadas.

Nimitz previene el ataque

Port Moresby era una base de importancia vital para los Aliados, no sólo porque garantizaba la seguridad de Australia, sino también porque representaba el trampolín para futuras ofensivas en el Pacífico sudoccidental. Por ello, el almirante Chester W. Nimitz, por aquel entonces comandante en jefe de la Flota estadounidense del Pacífico (CINCPAC, *Commander-in Chief of the United States Pacific Fleet*), y el general Douglas MacArthur, comandante en jefe de la zona del Pacífico sudoccidental, tuvieron muy en cuenta la amenaza a la que estaban expuestos. Después de Pearl Harbor, los norteamericanos habían logrado descifrar totalmente el código naval japonés y, por lo tanto, siempre tenían noticias precisas y bastante detalladas relativas a los planes del ene-

AVIONES NORTEAMERICANOS EMBARCADOS

En el transcurso del primer año de guerra en el Pacífico ninguno de los aviones de caza de los buques norteamericanos tenía las características necesarias para poder competir adecuadamente con los aparatos de caza japoneses tipo *Zero*, cuyo armamento era muy superior y gozaban de mayor maniobrabilidad. Pero los asaltantes tipo *Dauntless* y *Devastator*, aun cuando sus características se podían considerar ya superadas en la época de Pearl Harbor, operaron con gran eficacia y, si bien experimentaron elevadas pérdidas, lograron infligir graves daños a los buques de guerra y de transporte japoneses, menguando notablemente la potencia bélica adversaria.

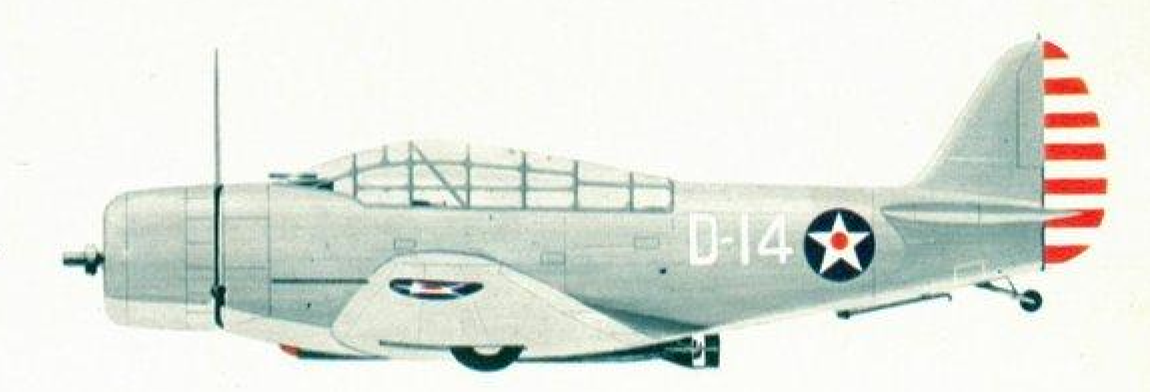


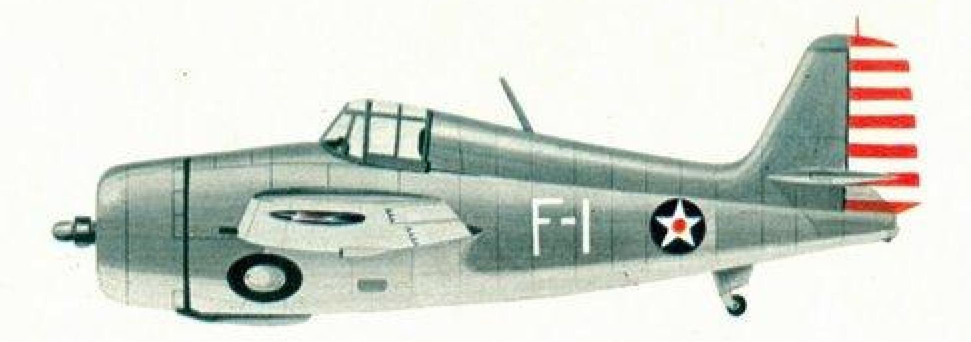
DOUGLAS SBD-III (Dauntless)

Llegó a constituir la columna vertebral de las fuerzas ligeras de bombardeo embarcadas. Demostró ser muy resistente hasta el punto que, entre los aviones embarcados norteamericanos, fue el que experimentó menos pérdidas. **Velocidad máxima**: 440 km/h. **Autonomía máxima**: 1400 km. **Tripulación**: 2 hombres. **Armamento**: dos ametralladoras de 12,7 mm; una bomba de 225 kg.

DOUGLAS TBD-1 (Devastator)

En la primera fase de la guerra en el Pacífico constituyó el núcleo de las unidades de aviones torpederos norteamericanos embarcados en portaaviones; pero por su insuficiente armamento defensivo experimentó graves pérdidas. **Velocidad máxima**: 440 km/h. **Autonomía máxima**: 1400 km. **Tripulación**: 3 hombres. **Armamento**: una ametralladora de 12,7 mm, una de 7,62 y un torpedo de 454 kg.





(John Batchelor)

GRUMMAN F4F (Wildcat)

En 1941 y durante los primeros cinco meses de 1942 fue el caza de línea de la Aviación naval. Se distinguió principalmente en la defensa del atolón de Wake, y también lo utilizó la RAF con el nombre de *Martlet*. **Velocidad máxima**: 530 km/h. **Autonomía máxima**: 900 km. **Armamento**: cuatro ametralladoras de 12,7 mm.

migo. Antes del 17 de abril, al mando del CINCPAC se le había informado de que un grupo de buques de transporte, protegidos por el portaaviones ligero *Shoho* y una fuerza naval de la que formaban parte otros dos grandes portaaviones, estaban a punto de entrar en el mar del Coral. El día 20 Nimitz llegó a la conclusión de que el objetivo no podía ser otro que Port Moresby y que el ataque se iniciaría, con toda probabilidad, el 31 de mayo o los días inmediatamente siguientes.

Conocer las intenciones del adversario era una gran cosa; pero lograr reducir las fuerzas necesarias para afrontar la situación era bastante difícil. En efecto, el portaaviones *Saratoga* se encontraba todavía en reparación, después de los daños que le causó un torpedo. Los otros portaaviones, *Enterprise* y *Hornet*, volverían de la incursión sobre Tokio el 25 de abril, por lo que era improbable que pudieran alcanzar el mar del Coral a tiempo para participar en la inminente batalla. Para complicar más las cosas, existía una rígida separación entre las atribuciones de Nimitz y las de MacArthur, por lo cual el CINCPAC, al que correspondía el mando de todas las operaciones navales en el Pacífico, no podía intervenir en ninguna decisión del mando de las fuerzas de tierra o de las fuerzas aéreas que se hallaban bajo la competencia de MacArthur. Por consiguiente, Nimitz ni siquiera pudo disponer en seguida de los 300 aviones terrestres de distintos tipos, pertenecientes a la Aviación norteamericana o a la RAAF, para el reconocimiento del sector.

No obstante, Nimitz, sabiendo que para neutralizar los planes de Inouye debería basarse esencialmente en una contraofensiva aérea, decidió emplear todos los portaaviones que tenía a su disposición y movilizó las unidades embarcadas en el *Yorktown* y en el *Lexington*. La 17ª *Task Force* del *Yorktown* estaba formada por los cruceros pesados *Astoria*, *Chester* y *Portland*, los destructores *Hammann*, *Anderson*, *Russell*, *Walke*, *Morris* y *Sims* y el buque cisterna *Neosho*. La 11ª *Task Force* del *Lexington* estaba en mejores condiciones, puesto que había dejado Pearl Harbor el 16 de abril, después de tres semanas de descanso y revisión. Con el «*Lady Lex*», como se llamaba afectuosamente al *Lexington*, figuraban los cruceros pesados *Minneapolis* y *New Orleans* y los destructores *Phelps*, *Dewey*, *Farragut*, *Aylwin* y *Monaghan*.

Pero las fuerzas aéreas del *Lexington* y del *Yorktown*, en total, ni siquiera alcanzaban los 150 avio-

nes y no se podía disponer de mucho más. La 1ª *Task Force*, que operaba al largo de San Francisco, estaba compuesta en su casi totalidad por acorazados construidos en el período anterior a la guerra, y a causa de su reducida velocidad no podían seguir la marcha de los portaaviones. Quedaban, pues, tan sólo los buques de la 44ª *Task Force*, al mando del contraalmirante J. C. Crace, de la Marina británica. Los cruceros pesados *Australia* y *Hobart*, pertenecientes a dicha fuerza y que se encontraban en Sidney, recibieron la orden de reunirse con Fletcher el día 4 de mayo en el mar del Coral; asimismo el crucero pesado estadounidense *Chicago* y el destructor *Perkins*, también recibieron la orden de reunirse con Fletcher.

El 29 de abril Nimitz completó sus planes, que se limitaban a asignar a Fletcher el mando táctico de todas las fuerzas, designadas como 17ª *Task Force*, y le ordenaban operar en el mar del Coral a partir del día 1 de mayo.

Movimientos iniciales

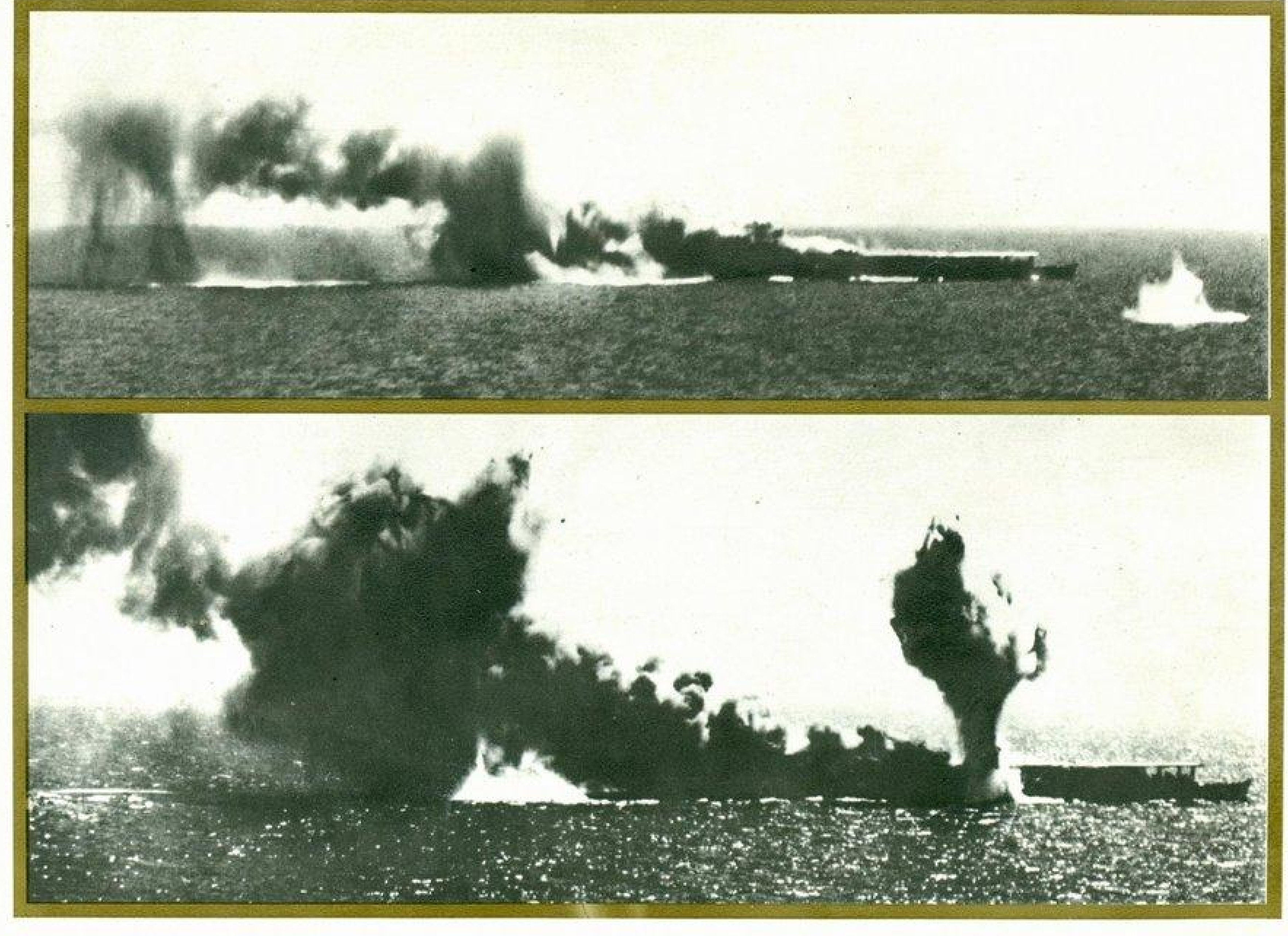
La 11ª *Task Force*, al mando del contraalmirante Fitch, se unió a Fletcher, a las 6,30 horas del día 1 de mayo, a unas 250 millas al sudeste de Espíritu Santo, pasando inmediatamente bajo su mando táctico. A las 7 Fletcher ordenó el aprovisionamiento de combustible del *Neosho* y cursó instrucciones a Fitch para que hiciese lo mismo del *Tippecanoe*. Fitch había calculado que la operación no se completaría antes de las 12 del día 4, mientras Fletcher trataba de ultimar «el pleno» el día 2 de mayo. Mas, como los informes recibidos señalaban que el enemigo se estaba aproximando, Fletcher decidió no esperar ni a Fitch ni a Crace, y el día 2 de mayo se dirigió solo hacia el centro del mar del Coral.

A las 8 horas del 3 de mayo Fletcher y Fitch estaban separados por una distancia de más de 100 millas y ambos ignoraban los detalles de los movimientos japoneses. Pero a las 19 horas la *Task Force* del *Yorktown* recibía la comunicación que Fletcher «esperaba hacía dos meses»: los japoneses estaban desembarcando en Tulagi y ocupando la isla de Florida, en la parte meridional del archipiélago de las Salomón.

La noticia indujo a Fletcher a modificar inmediatamente sus planes. Después de ordenar al *Neosho* y al *Russell* que se separasen de la formación y que se dirigiesen al punto fijado para encontrarse con los navíos de Fitch y de Crace, se dirigió hacia el Norte, navegando a 24 nudos y resuelto a atacar Tulagi con los aparatos de que disponía en su portaaviones. Mantuvo inalterada su ruta durante toda la noche, y a las 7 horas del día 4 se hallaba a unas 100 millas al sudoeste de Guadalcanal. Mientras tanto, Fitch había recibido las nuevas órdenes y Crace se estaba aproximando al punto establecido con el *Australia* y el *Hobart*. Ninguno de los dos habría podido ayudar a Fletcher en caso de necesidad, puesto que se dirigían al Sudeste, aumentando de este modo la distancia que los separaba del *Yorktown*. Afortunadamente para Fletcher, los japoneses habían supuesto que Tulagi, una vez conquistada, no sería atacada. Y por esta razón, los grupos de Goto y de Marushige, que habían conducido la operación, se retiraron a las 11 horas del 3 de mayo, dejando la isla sólidamente guarnecida. Los portaaviones de Hara se encontraban entonces al norte de Bougainville, mientras el grupo que debía invadir Port Moresby salía en aquel momento de Rabaul. Además, Fletcher, en el preciso instante en que se aproximaba a la posición prevista para el lanzamiento de los aviones, entró en el margen septentrional de un frente frío de 160 km de anchura, que sirvió de cortina de protección de sus buques y de sus aviones hasta que se encontraron a una veintena de millas de Tulagi, donde, por el contrario, prevalecían buenas condiciones atmosféricas.

A las 6,30 horas del 4 de mayo, 12 aviones torpederos *Devastator* y 28 bombarderos en picado *Dauntless* despegaron del *Yorktown* para llevar a cabo el primer ataque. Cada escuadrón atacó por cuenta propia, según el procedimiento utilizado entonces. Estos aparatos regresaron al *Yorktown* a las 8,15 horas, después de haber averiado el destructor *Kikuzuki* y hundido tres dragaminas. En una segunda incursión, en la que se perdió un avión torpedero americano, se destruyeron dos hidroaviones y se averió un guardacostas; y en un tercer ataque, lanzado a las 14 por los 21 *Dauntless*, a pesar de haber arrojado 21 bombas de media

EL FIN DEL *SHOHO*. El 7 de mayo, poco después de las 11, un escuadrón de *Dauntless* del *Lexington* avistó y atacó al *Shoho*. En el primer ataque sólo se logró destruir cinco aparatos del portaaviones japonés. A las 11,10 horas, otro escuadrón de *Dauntless*, junto con aviones torpederos también del *Lexington* y bombarderos del *Yorktown*, lo sometieron a un ataque concentrado. El portaaviones se incendió y quedó inmovilizado, y unos instantes después de las 11,35, alcanzado por 13 bombas y 7 torpedos, se fue a pique. (US Navy)



tonelada, únicamente se hundieron cuatro barcazas de desembarco.

Los últimos aviones de retorno de la acción se posaron en la cubierta del *Yorktown* a las 16,32. La «batalla» de Tulagi había terminado. La operación contra la isla fue, según palabras de Nimitz, «una desilusión, considerando las cantidades de municiones empleadas respecto de los resultados obtenidos».

Sin embargo, aquella noche, a bordo del *Yorktown* reinaba una atmósfera más bien eufórica, pues los pilotos creían haber hundido muchos más buques de los que realmente alcanzaron. Más tarde Fletcher se dirigió al Sur, con la escuadra completa, para encontrarse con Fitch.

El día siguiente, 5 de mayo, transcurrió relativamente tranquilo para ambos contendientes. Fletcher, ya reunido con Fitch y con Crace, empleó la mayor parte del día en abastecerse de combustible del *Neosho*, a una distancia de señal óptica de los otros dos almirantes y manteniéndose en ruta hacia el Sudeste.

Aumenta la tensión

En el ínterin la formación japonesa estaba entrando en el mar del Coral. A las 19 horas, la Escuadra del almirante Takagi, que se dirigía hacia el Sur, dobló San Cristóbal, viró luego al Oeste pasó al norte de la isla de Rennell y al alba del 6 de mayo se encontraba ya en el mar del Coral. El grupo de invasión de Port Moresby y el grupo de apoyo de Marushige se dirigían hacia el Sur, al canal Jomard, mientras el grupo de cobertura del almirante Goto repostaba combustible al sur de Bougainville. El día 5, el grueso de los aviones japoneses lanzaba un ataque contra Port Moresby.

El 6 de mayo aumentó la tensión, pues tanto Fletcher como Inouye intuían que el encuentro era inevitable y que se produciría inmediatamente. El comandante americano decidió que había llegado el momento de dar curso a la orden de operaciones del 1 de mayo y, en consecuencia, modificó la disposición de sus unidades para la batalla. Con los cruceros pesados *Minneapolis*, *New Orleans*, *Chester* y *Portland*, el crucero ligero *Astoria* y los destructores *Phelps*, *Dewey*, *Farragut*, *Aylwin* y *Monagham*, constituyó una formación de ataque al mando del contraalmirante Kinkaid; los cruceros pesados *Australia*, *Hobart* y *Chicago*, en unión de los destructores *Perkins* y *Walke*, constituyeron la formación de apoyo de Crace; el grupo que durante las operaciones aéreas actuaría al mando táctico de Fitch comprendía los portaaviones *Yorktown* y *Lexington* y los destructores *Morris*, *Anderson*, *Hammann* y *Russell*.

Hasta aquel momento, por culpa del inadecuado reconocimiento aéreo desde las bases terrestres, Fletcher no tenía todavía una idea muy clara de los movimientos de los portaaviones de Takagi, ni del plan de cerco enemigo. Sus aparatos de reconocimiento se habían aproximado muchísimo a la formación nipona; pero sin poder avistarlas, ya que estaba escondida bajo las nubes y además porque a las 9,30 había virado al Sur, aproximándose, por consiguiente, a los primeros buques de Fletcher. A medianoche, la 17ª *Task Force* se encontraba a unas 310 millas de la isla de Deboyne, frente al extremo meridional de Nueva Guinea, donde los japoneses habían establecido una base de hidroaviones.

De haber sido más eficaz el reconocimiento aéreo de ambos adversarios, la batalla principal del mar del Coral se podía haber trabado el 6 de mayo. Pero este día Takagi ordenó, inexplicablemente, un reconocimiento de breve radio, y en aquel momento perdió la posibilidad de interceptar a Fletcher mientras estaba abasteciéndose de combustible en pleno día. Un avión de reconocimiento japonés de la base de Rabaul fue el único que informó respecto a la exacta posición de Fletcher; pero Takagi recibió este informe al día siguiente. En determinado momento se encontró, sin saberlo, a sólo 70 millas de la 17ª *Task Force*.

Sin embargo, el 6 de mayo, los americanos avistaron algunas unidades de la formación japonesa. A las 10,30 horas los *B-17* procedentes de las bases australianas localizaron y bombardearon al *Shoho*, del grupo de cobertura de Goto, al sur de Bougainville, pero las bombas no alcanzaron su objetivo. Otros aviones aliados avistaron nuevamente a los buques de Goto hacia el mediodía; después, navegando hacia el Sur, localizaron en las proximidades del canal Jomard al grupo de invasión de Port Moresby. Inouye, que calculaba que Fletcher se encontraba a unas 500 millas al Sudoeste y esperaba su ataque al día siguiente, ordenó la prosecución de la operación según los planes previstos. A medianoche, los buques que transportaban las fuerzas de invasión estaban en las proximidades de la isla de Misima, prontos a lanzarse por el canal Jomard. Marushige destacó al portahidroaviones *Kamikawa Maru* a Deboyne, retirándose luego al Noroeste. Goto, que protegía el flanco izquierdo del grupo de invasión, también se encontraba a unas 90 millas al noroeste de la isla. Los japoneses se sentían optimistas, porque todo se desarrollaba según sus planes y porque, además, aquel día habían recibido la noticia de la caída de las Filipinas, con la rendición de las tropas americanas en Corregidor.

La batalla propiamente dicha comenzó al día siguiente. Takagi, siguiendo el consejo de Hara, hizo despegar sus aparatos de reconocimiento a las 6, pero «la decisión –como admitieron después los mismos japoneses– fue poco feliz». A las 7,30 horas uno de los aparatos comunicó haber avistado un portaaviones y un crucero en el límite oriental del sector reconocido, y Hara, aceptando como buena la información, acortó distancias y ordenó un ataque general de los bombarderos y de los aviones torpederos. Pero, en realidad, los buques avistados eran el *Neosho*, buque de apoyo, y el destructor *Sims*, que se habían separado de la formación antes de iniciarse la batalla. El *Sims*, alcanzado por tres bombas de 250 kilos, dos de las cuales estallaron en la sala de máquinas, se fue de banda y se hundió en pocos minutos, pereciendo 379 hombres. Mientras tanto, otros 20 bombarderos en picado atacaban al *Neosho* alcanzándolo con siete bombas. El sacrificio de estos dos buques no fue inútil, pues si la acción no hubiese obligado a Hara a modificar sus planes, los japoneses habrían podido descubrir y atacar a Fletcher el 7 de mayo, mientras éste estaba empeñado con el *Shoho*.

Aquel día la fortuna se declaró decididamente por Fletcher. En efecto, a las 6,45 horas, cuando se encontraba a poco más de 120 millas al sur de Rossel, ordenó al grupo de apoyo de Crace que se dirigiera al Noroeste para atacar el resto de la invasión de Port Moresby, mientras el resto de la 17ª *Task Force* se dirigía hacia el Norte. Evidentemente, Fletcher, que esperaba un encuentro con los aparatos de los portaaviones de Takagi, quería impedir la invasión, sin preocuparse de su propia suerte; ahora bien, destacando a Crace, no cabía duda de que debilitaba su cobertura antiaérea.

Las consecuencias de este movimiento podían haber sido fatales si los japoneses no hubieran cometido otro grave error, concentrando las formaciones aéreas de tierra contra los buques de Crace, en lugar de hacerlo contra los de Fletcher. A las 8,10 horas un hidroavión japonés avistó el grupo de apoyo, y a las 13,58, cuando los navíos de Crace se encontraban al sur del canal de Jomard, 11 bombarderos monomotores los atacaron, aunque sin éxito. Inmediatamente después aparecieron 12 *Sally* (aviones de la Marina de base en tierra), que se aproximaron a baja cota y lanzaron ocho torpedos, que los buques lograron evitar maniobrando con asombrosa rapidez y derribando al mismo tiempo cinco aviones enemigos. Más tarde, 19 bombarderos horizontales japoneses, que atacaron desde una cota entre 4500 y 6000 m, repitieron el intento; pero una vez más los buques salieron indemnes. Antes de la noche Crace se libró de un cuarto ataque; aunque esta vez desencadenado por los *B-26* americanos, que habían tomado su formación por una enemiga. A medianoche se encontraba a 120 millas al sur del extremo meridional de Nueva Guinea, y más tarde, al saber que el grupo de invasión se había retirado, invirtió su rumbo y se dirigió hacia el Sur.

Mientras los aviones de Takagi bombardeaban al *Neosho* y al *Sims*, el portaaviones *Shoho*, del grupo de cobertura de Goto, se había deslizado a barlovento, al Sudeste, para lanzar cuatro aparatos de reconocimiento y enviar otros en apoyo del grupo de invasión. A las 8,30 horas, Goto, que conocía ya la posición exacta de Fletcher, ordenó al citado *Shoho* que se preparase para el ataque. Mientras tanto otros aviones acababan de avistar, más al Oeste, a los buques de Crace. El almirante Inouye, al recibir estos informes, se preocupó por la seguridad del grupo de invasión, y a las 9 horas le ordenó que se alejase de la embocadura del canal de Jomard y se pusiera a salvo hasta que Fletcher y Crace fuesen neutralizados.

Pero lo cierto fue que los transportes japoneses ya no lograron adentrarse en el canal de Jomard ni entonces ni después.

El ataque mayor sobre el objetivo menor

También Fletcher hizo despegar a sus aparatos de reconocimiento al alba del día 7. A las 8,15 horas un avión del *Yorktown* señaló la presencia de «dos portaaviones y cuatro cruceros pesados» a unas 225 millas al Noroeste, más allá del archipiélago de las Luisiadas. Suponiendo que se trataba de la Escuadra de ataque de Takagi, Fletcher lanzó contra ella, entre las 9,26 y las 10,30 un total de 93 aviones, reteniendo 47 para su protección. Pero cuando los aparatos de reconocimiento del grupo de ataque del *Yorktown*, que habían despegado en su totalidad, estuvieron de vuelta, se descubrió que la señalización de «dos portaaviones» y «cuatro cruceros pesados» era un error y se trataba, en realidad, de dos cruceros ligeros y dos cañoneras del grupo de apoyo de Marushige. Sin embargo, Fletcher, aun sabiendo que acababa de desencadenar un ataque masivo contra un objetivo secundario, decidió valiente-



El vicealmirante Fletcher, comandante de la escuadra de portaaviones estadounidenses que tomó parte en la batalla del mar del Coral. (US Navy)



mente no interrumpir la acción emprendida, porque calculaba que en aquella zona no faltarían otros objetivos importantes, puesto que el grupo de invasión se encontraba a poca distancia.

Poco después de las 11, cuando las formaciones aéreas del *Lexington*, mucho más avanzadas que las del *Yorktown*, se estaban aproximando a la isla de Misima, el capitán de corbeta Hamilton, que dirigía uno de los escuadrones de *Dauntless*, avistó a unas 25 millas a la derecha un portaaviones, dos o tres cruceros y algunos destructores. Se trataba del *Shoho* y del resto de la formación de cobertura de Goto. El *Shoho* se hallaba a poca distancia del primitivo objetivo –35 millas más al Sudeste–, de modo que fue fácil ordenar a los aviones atacantes que corrigiesen su ruta para enviarlos contra el portaaviones enemigo. El primer ataque, dirigido por el capitán de fragata W.B. Ault, sólo logró destruir cinco aparatos sobre la cubierta del *Shoho*; pero fue seguido inmediatamente por los diez *Dauntless* de Hamilton a las 11,10; por los aviones torpederos del *Lexington*, a las 11,17, y por los bombarderos del *Yorktown* a las 11,25. Sometido a tan concentrado ataque, al *Shoho* le quedaban muy pocas esperanzas: y, en efecto, en pocos minutos se incendió y quedó inmovilizado. Poco después de las 11,35, alcanzado por 13 bombas y siete torpedos, se hundió.

Al regresar los aviones, Fletcher decidió revocar la orden de ataques ulteriores contra la formación de Goto; pues ya sabía entonces, gracias a los mensajes de radio interceptados, que Takagi había localizado exactamente su posición, mientras que él, por el contrario, aún no había logrado localizar al otro portaaviones japonés. Las condiciones atmosféricas, que estaban empeorando, le disuadieron de insistir en la búsqueda; y así, durante la noche del 7 al 8, se dirigió al Oeste, es-

Arriba: 8 de mayo de 1942: una de las formidables explosiones que determinaron el hundimiento del portaaviones *Lexington*, después de haber sido alcanzado por los torpedos japoneses. A la derecha: ÚLTIMOS MOMENTOS DEL *LEXINGTON*. El día 8 de mayo de 1942, a las 11,18 la Escuadra estadounidense fue atacada por 18 aviones torpederos, 33 bombarderos y 18 cazas japoneses. En un primer ataque el *Lexington* se vio acosado simultáneamente por ambos costados por los aviones torpederos nipones. A pesar de las brillantes maniobras evasivas del comandante Sherman, el portaaviones resultó alcanzado y averiado. Y si bien tenía una escora de 7 grados, pareció, por entonces, que todavía podría seguir combatiendo. Sin embargo, en el espacio de algunas horas se sucedieron dos explosiones internas y el buque se incendió. La tripulación tuvo que abandonarlo (en la foto se ven muchos hombres que se arrojan al mar) siendo recogida por algunos destructores de la escolta. A las 19,56, finalmente, fue hundido por el destructor *Phelps*, que le dio el golpe de gracia. (Brown Bros)-(US Navy)

perando que el grupo de invasión enemigo comparecería a la mañana siguiente en el canal de Jomard. Hasta aquel momento ignoraba que Inouye, preocupado, había decidido que los transportes volvieran atrás.

El 7 de mayo fue una jornada de graves errores por parte de los japoneses; pero Takagi y Hara estaban resueltos a volver a intentar, al día siguiente, el ataque contra los portaaviones norteamericanos. Hara escogió a los 27 pilotos más expertos en acciones nocturnas, y poco antes de las 16,30 horas sus aparatos despegaron del *Shokaku* y del *Zuikaku*. Si lograban avistar a Fletcher, la orden era de atacarlo.

Y faltó muy poco para que pudieran hacerlo, pues llegaron muy cerca de la 17ª *Task Force;* pero no consiguieron localizarla a causa del mal tiempo y de la escasa visibilidad. Los cazas norteamericanos de escolta, guiados por el radar, interceptaron y derribaron nueve de los valiosos aviones de Hara. Una hora más tarde, a las 19, otros tres aviones nipones, en vuelo de retorno, tomaron los portaaviones norteamericanos por los suyos propios y fueron localizados al lado de estribor del *Yorktown*, mientras transmitían mensajes en alfabeto morse con las luces de señalización. Sin embargo, aunque fueron reconocidos, lograron huir. Veinte minutos después, otros tres aparatos incurrieron en el mismo error, intentando posarse sobre el *Yorktown*, y uno de ellos fue abatido. Hara perdió otros 11 aviones más, que cayeron al mar durante la maniobra de aterrizaje nocturno, de modo que de los 27 aparatos que partieron sólo 6 volvieron indemnes.

A las 19,30 el radar del *Lexington* señaló algo que parecía un portaaviones japonés a una treintena de millas al Este; pero a Fletcher no se le informó hasta las 22, cuando ya era casi imposible localizar la nueva posición de Takagi (en aquel momento los portaaviones japoneses se encontraban a 95 millas al este de la 17ª *Task Force*), por lo que abandonó el proyecto de destacar una formación de cruceros y de destructores para un ataque nocturno.

Mientras tanto, Inouye había ordenado a los cruceros de Goto que se reunieran al este de la isla de Rossel para un ataque; pero sin especificar si el objetivo serían los buques de Fletcher o los de Crace. No obstante, a medianoche, habiendo modificado el plan, impartió nuevas instrucciones: se aplazaba la invasión por dos días, una parte de los cruceros de Goto se unirían a los transportes del grupo de invasión y la otra a la Escuadra de Takagi. También Takagi, sabiendo que los portaaviones americanos estaban a unas 50 ó 60 millas, había pensado en una acción nocturna; pero las tripulaciones de los aviones estaban cansadas, y por otra parte debía dar preferencia a cualquier demanda de protección de los transportes, privados ahora de la cobertura del *Shoho*. Por consiguiente, se aplazó de nuevo la acción principal, si bien tanto americanos como japoneses esperaban el ataque decisivo para el día 8. Llegados a este punto, todo dependía de la posibilidad de localizar al enemigo al día siguiente y lo más pronto posible.

El punto álgido de la batalla

Los aviones de reconocimiento de ambas partes, despegados poco antes del alba, localizaron casi simultáneamente, entre las 8,15 y las 8,38 horas, los portaaviones adversarios. Fitch, que ahora ostentaba el mando operativo de los norteamericanos, disponía de 121 aparatos; Hara, su directo adversario, contaba con 122. Los japoneses eran más expertos; en cambio, los americanos eran superiores en aviones de bombardeo. Así, pues, la primera batalla de la Historia en la que se combatió entre portaaviones comenzó en condiciones de igualdad casi total.

El primero en avistar a los portaaviones enemigos fue uno de los aparatos de reconocimiento del *Lexington*. Eran las 8,15. El piloto informó que Takagi se encontraba a 175 millas al nordeste de la posición de Fletcher. Pero más tarde, a las 9,30 horas, el capitán de corbeta Dixon avistó a la Escuadra japonesa mientras se dirigía hacia el Sur: Takagi se había desplazado 5 millas al Nordeste, lo que no correspondía a los cálculos de los americanos, según los cuales a las 9 el enemigo debería encontrarse 45 millas más al Sur.

Esta diferencia acarreó dificultades a las formaciones de ataque del *Lexington*, que ya habían despegado. Fitch había ordenado a sus aviones que despegaran sobre las 9 y las 9,25; 24 bombarderos con dos cazas y nueve aviones torpederos con cuatro cazas del *Yorktown* levantaron el vuelo diez minutos antes que los aparatos del *Lexington*. Los bombarderos en picado fueron los primeros en avistar a los japoneses, y aprovecharon la cobertura que les ofrecían las nubes para esperar la llegada de los *Devastator*. Mientras el *Shokaku* estaba ocupado en lanzar otras patrullas de combate, el *Zuikaku* se sustrajo a la vista del adversario tras una cortina de lluvia, de forma que el ataque (que comenzó a las 10,57) sólo tuvo como objetivo el primer portaaviones. El resultado, pese a que los pilotos del *Yorktown* actuaron de forma muy coordinada, fue mediocre. El *Shokaku* logró evitar los lentos torpedos americanos, algunos de los cuales ni siquiera estallaron, y sólo dos bombas alcanzaron su objetivo: una, en la banda de estribor, incendió el combustible; la otra destruyó un taller de reparaciones en popa. A pesar del incendio, los aviones todavía podían tomar tierra en la cubierta, pero ya no les era posible despegar.

Los 22 bombarderos en picado del *Lexington*, que salieron diez minutos después, no lograron localizar el objetivo, por lo que el ataque únicamente lo realizaron los 11 *Devastator* y los cuatro aparatos de reconocimiento armados. Tampoco

1942

1 de mayo: se constituye la 17ª *Task Force*, destinada a operar en el mar del Coral. Los japoneses conquistan Mandalay.

2 de mayo: Fletcher *(Yorktown)* se dirige al Oeste en busca de los japoneses, mientras el contraalmirante Fitch *(Lexington)* se abastece de combustible.

3 de mayo: 11,00 horas: concluido victoriosamente el ataque contra Tulagi, el contraalmirante japonés Goto *(Shoho)* se aleja de la isla para apoyar al grupo de invasión Port Moresby. 19,00 horas: Fletcher tiene noticias del desembarco en Tulagi y se dirige al Norte.

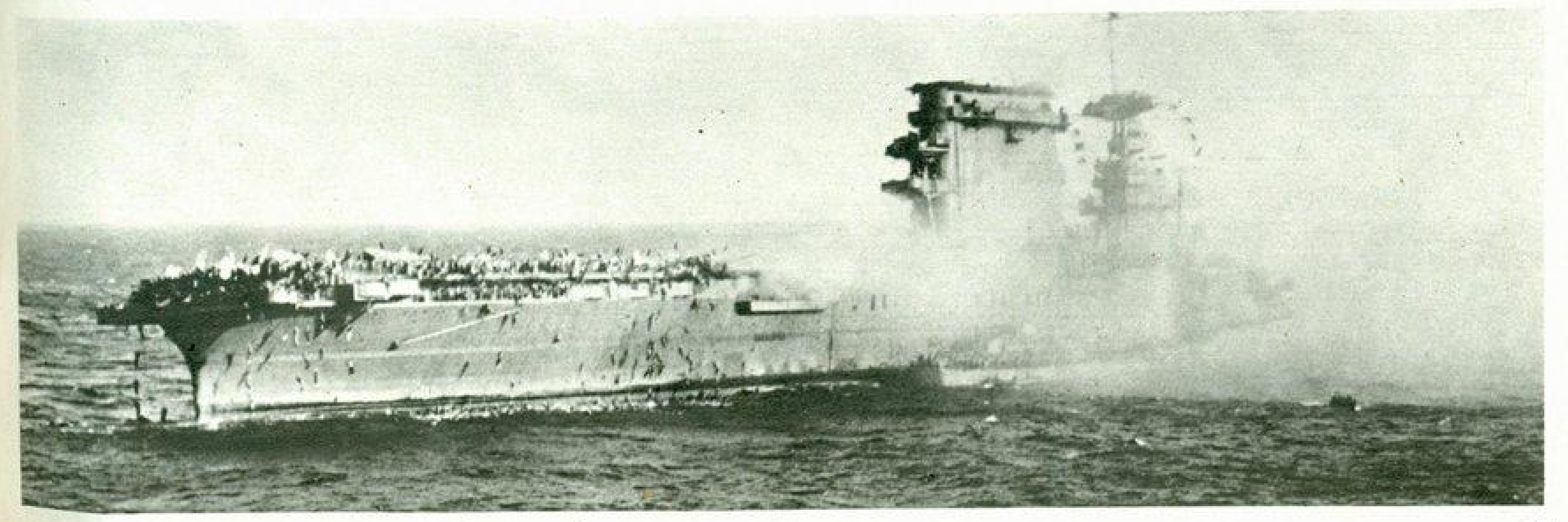
4 de mayo: después de haber lanzado un ataque aéreo contra Tulagi, Fletcher vira y se dirige hacia el Sur.

5 de mayo: Fletcher se reúne con Fitch y emplea toda la jornada en abastecerse de combustible. La escuadra japonesa, al mando del vicealmirante Takagi *(Shokaku* y *Zuikaku)*, entra en el mar del Coral.

6 de mayo: Fletcher modifica la formación de sus unidades y, en vista del próximo encuentro, manda el *Neosho* y el *Sims* al Sur. Capitulación de Corregidor. Todo el archipiélago de las Filipinas está ya en manos japonesas.

7 de mayo: 06,45 horas: Fletcher destaca el grupo de apoyo del contraalmirante Crace, de la *Royal Navy*, formado por cruceros, con la orden de atacar al grupo de invasión japonés Port Moresby. 08,10 horas: un avión de reconocimiento norteamericano avista "dos portaaviones y cuatro cruceros pesados". 08,30 horas: Fletcher es avistado por el *Shoho*. 09,00 horas: los japoneses atacan al *Sims* y al *Neosho*. Inouye ordena al grupo de invasión que se retire. 09,26-10,30 horas: Fletcher lanza el ataque. 11,00 horas: los aviones norteamericanos avistan el *Shoho*. 11,35 horas: hundimiento del *Shoho*. 13,58 horas: aviones con base en tierra atacan a Crace. 16,30 horas: Hara lanza un ataque aéreo que no logra localizar a los norteamericanos. 24,00 horas: se aplaza la invasión de Port Moresby.

8 de mayo: 08,15 horas: aviones norteamericanos avistan al *Shokaku* y al *Zuikaku*. Por su parte, los japoneses avistan al *Lexington* y al *Yorktown*. 09,00-09,25 horas: japoneses y norteamericanos al ataque. 10,57 horas: el *Shokaku* es atacado y puesto fuera de combate. 11,18 horas: los japoneses atacan al *Lexington* y al *Yorktown*. 11,20 horas: el *Lexington* es alcanzado por un torpedo, pero continúa recibiendo a bordo los aviones. 12,47 horas: se produce una violenta explosión en el *Lexington*. 13,00 horas: Takagi envía al *Shokaku* a Truk. 17,10 horas: se abandona el *Lexington*. 19,56 horas: los mismos norteamericanos lo echan a pique. 24,00 horas: Yamamoto ordena a Takagi que localice y destruya las unidades americanas.



NUEVOS RIVALES EN LA GUERRA NAVAL



LEXINGTON

El *Lexington* y su gemelo *Saratoga* se empezaron a construir como cruceros de batalla; pero, después de los tratados de Washington, se les convirtió en portaaviones. Cuando estuvieron terminados eran los portaaviones más grandes del mundo y lo siguieron siendo hasta el estallido de la segunda Guerra Mundial. El *Lexington* fue el primer portaaviones que se perdió en la guerra (en la batalla del mar del Coral). **Botadura**: 1925. **Desplazamiento**: 33.000 t. **Eslora**: 271 m. **Manga**: 32,4 m. **Calado**: 7,4 m. **Velocidad**: 34 nudos. **Armamento**: 8-127 mm, 125 ametralladoras de 40 y de 20 a.a. **Aviones**: 90. **Tripulación**: 3300 hombres.

SHOKAKU y ZUIKAKU

Eran los rivales directos del *Lexington* y del *Saratoga*, siendo los primeros portaaviones japoneses construidos al caducar las limitaciones que se establecieron en las construcciones navales. Los dos buques formaban la 5ª División de portaaviones; tenían la cubierta de vuelo reforzada, buena autonomía y elevada velocidad, lograda en parte por la adopción de la proa de bulbo. **Botadura**: 1939. **Desplazamiento**: 26.675 t. **Eslora**: 275 m. **Manga**: 26 m. **Calado**: 8,8 m. **Velocidad**: 34 nudos. **Armamento**: 16-127 mm, 36-25 a.a. **Aviones**: 84. **Tripulación**: 1660 hombres.

(John Batchelor)

esta vez los torpedos dieron en el blanco; pero una tercera bomba lo alcanzó de lleno. Sin embargo, el *Shokaku*, aunque con 108 muertos entre los hombres de su tripulación, no había recibido ningún impacto bajo la línea de flotación y asimismo los incendios declarados a bordo quedaron aislados rápidamente. La mayor parte de sus aviones pasaron al *Zuikaku*, antes de que a las 13 el navío recibiera de Takagi la orden de separarse de la formación y dirigirse hacia Truk. Aunque maltrecho, el portaaviones no se estaba «hundiendo rápidamente», como informaron los pilotos norteamericanos.

El capitán de navío Sherman, del *Lexington*, había calculado que los japoneses desencadenarían el ataque contra la 17ª *Task Force* hacia las 11. Y, efectivamente, el *Lexington* y el *Yorktown* fueron atacados durante el intervalo entre las incursiones de sus respectivas formaciones aéreas contra los portaaviones adversarios. Los japoneses empezaron a despegar casi al mismo tiempo que los americanos; pero su fuerza atacante, compuesta por 18 aviones torpederos, 33 bombarderos y 18 cazas, era superior, más equilibrada y estaba mejor dirigida. Y aunque el radar americano localizó a los aviones japoneses a 70 millas de distancia, Fitch contaba con muy pocos aviones de cazas para poder interceptarlos con éxito. Para la defensa no le quedó más que la artillería antiaérea de a bordo.

A las 11,18 horas, la batalla –para decirlo con palabras de un marinero norteamericano– «estalló de golpe». El *Yorktown*, con un radio de viraje inferior al del *Lexington*, pudo evitar los ocho torpedos que le lanzaron, y cinco minutos más tarde, maniobrando hábilmente, escapó a un ataque de bombarderos en picado. Pero a las 11,27 recibió por primera y única vez el impacto de una bomba de 400 kilos, que penetró hasta la cuarta cubierta, aunque sin impedir las operaciones de vuelo. No obstante, las continuas maniobras para eludir los ataques, distanciaron entre sí a los portaaviones americanos, y si bien las unidades de escolta estaban dispuestas entre ambos, a intervalos casi regulares, la rotura de la pantalla defensiva contribuyó al éxito de los japoneses.

El círculo de viraje del *Lexington*, que era la unidad mayor, tenía un diámetro de 1350-1800 metros, contra los 900 del *Yorktown*; además, el *Lexington* tuvo la desdicha de sufrir un ataque en «tenaza» por parte de los aviones torpederos japoneses, que aparecieron a las 11,18 a ambos lados de la proa y lanzaron sus torpedos desde cotas comprendidas entre los 150 y los 600 metros. Y a pesar de las hábiles maniobras de Sherman, el portaaviones fue alcanzado por dos torpedos, primero en la banda de babor y después en la de estribor. Simultáneamente comenzó a sufrir un bombardeo en picado, siendo alcanzado por dos bombas. Para aumentar la confusión, una explosión averió la instalación de la sirena, que ululó lúgubremente durante casi todo el ataque.

Unos 19 minutos más tarde la batalla de los portaaviones podía considerarse prácticamente terminada, con resultados casi iguales para ambos contendientes. Mas para los norteamericanos la tragedia estaba aún en su prólogo. Al principio pareció que el *Lexington* sobreviviría y que podría seguir combatiendo: las máquinas se hallaban indemnes y se había corregido una escora de 7 grados. Los pilotos que aterrizaban en la cubierta no tuvieron la impresión de que hubiera recibido daños verdaderamente graves.

Y sin embargo, pocos minutos después, a las 12,47, el buque fue violentamente sacudido por una terrible explosión, provocada por la combustión de los vapores de gasolina incendiados por un grupo electrógeno que se había dejado en funcionamiento. El *Lexington* continuó acogiendo a bordo a los aviones; pero nuevas y violentas explosiones interrumpieron las comunicaciones exteriores. A las 14,45 horas, otra explosión, más fuerte todavía, sacudió todo el buque y desde aquel momento ya no fue posible aislar los incendios. El destructor *Morris* acudió en su ayuda, mientras los últimos aviones iban a posarse en la cubierta del *Yorktown*; pero cada vez resultaba más claro que la unidad estaba perdida. A las 17,10 Fitch dio a Sherman la orden de abandonarla. El *Minneapolis*, el *Morris*, el *Hammann* y el *Andersen* participaron en las operaciones de salvamento. El transbordo se desarrolló ordenadamente –incluso se puso a salvo el perro de a bordo–, y Sherman fue el último en abandonar su buque, dejándose deslizar por un cable que pendía de popa. A las 19,56 el destructor *Phelps* recibió la orden de dar el golpe de gracia al buque, lanzándole cinco torpedos. Y a las 20 horas el *Lexington* desaparecía bajo las aguas.

La batalla del mar del Coral había terminado: Los pilotos japoneses informaron que habían echado a pique a los dos portaaviones americanos. Y entonces Inouye, convencido de la exactitud del informe, decidió retirar el *Shokaku* para que fuera reparado, y asimismo ordenó que se retirase la Escuadra de ataque. Aunque estaba seguro de la destrucción de ambas unidades enemigas, el prudente almirante japonés consideró necesario aplazar la invasión, porque no creía estar en condiciones de proteger a las unidades de desembarco contra los aviones aliados con base en tierra. Yamamoto, sin embargo, no compartía sus temores, y a las 24 anuló las disposiciones de Inouye, ordenándole localizar y destruir los buques norteamericanos supervivientes. Pero mientras los aparatos nipones inspeccionaban la zona, Fletcher ya estaba fuera de su alcance.

Tácticamente, la batalla fue una victoria de los japoneses. Pues aunque el 8 de mayo habían perdido 43 aviones contra los 33 de los norteamericanos, y aunque a Hara le quedaban sólo nueve aparatos operativos, sus ataques aéreos habían conseguido resultados mucho más notables. El hundimiento del *Lexington*, del *Neosho* y del *Sims* compesaba con mucho la pérdida del *Shoho* y de algunas pequeñas unidades sin importancia.

Sin embargo, desde el punto de vista estratégico, la batalla del mar del Coral fue una victoria norteamericana: había fracasado la conquista de Port Moresby, objetivo final de los japoneses. A pesar de la ocupación de Tulagi, los japoneses se habían asegurado muy pocos de los objetivos previstos al principio. Además, las averías sufridas por el *Shokaku* y la necesidad de reorganizar las malparadas fuerzas aéreas del *Zuikaku* impidieron a ambos portaaviones participar en la batalla de Midway, donde su presencia habría podido tener un peso determinante.

Los comandantes de ambos bandos cometieron muchos errores pero los norteamericanos supieron sacar frutos de la lección. Aumentaron el número de cazas en relación con el de bombarderos y de aviones torpederos, y en las semanas de pausa que precedieron al segundo gran encuentro naval introdujeron mejoras en la coordinación de los ataques. Pero, sobre todo, la batalla del mar del Coral abrió un capítulo nuevo en los anales de la guerra en el mar, pues fue la primera en la que lucharon portaaviones y en la que las pérdidas se infligieron, mediante ataques aéreos. Ninguna unidad de superficie se puso en contacto, ni siquiera a la vista, con unidades enemigas.

Se habían establecido las premisas para la batalla de Midway.

PETER SIMKINS



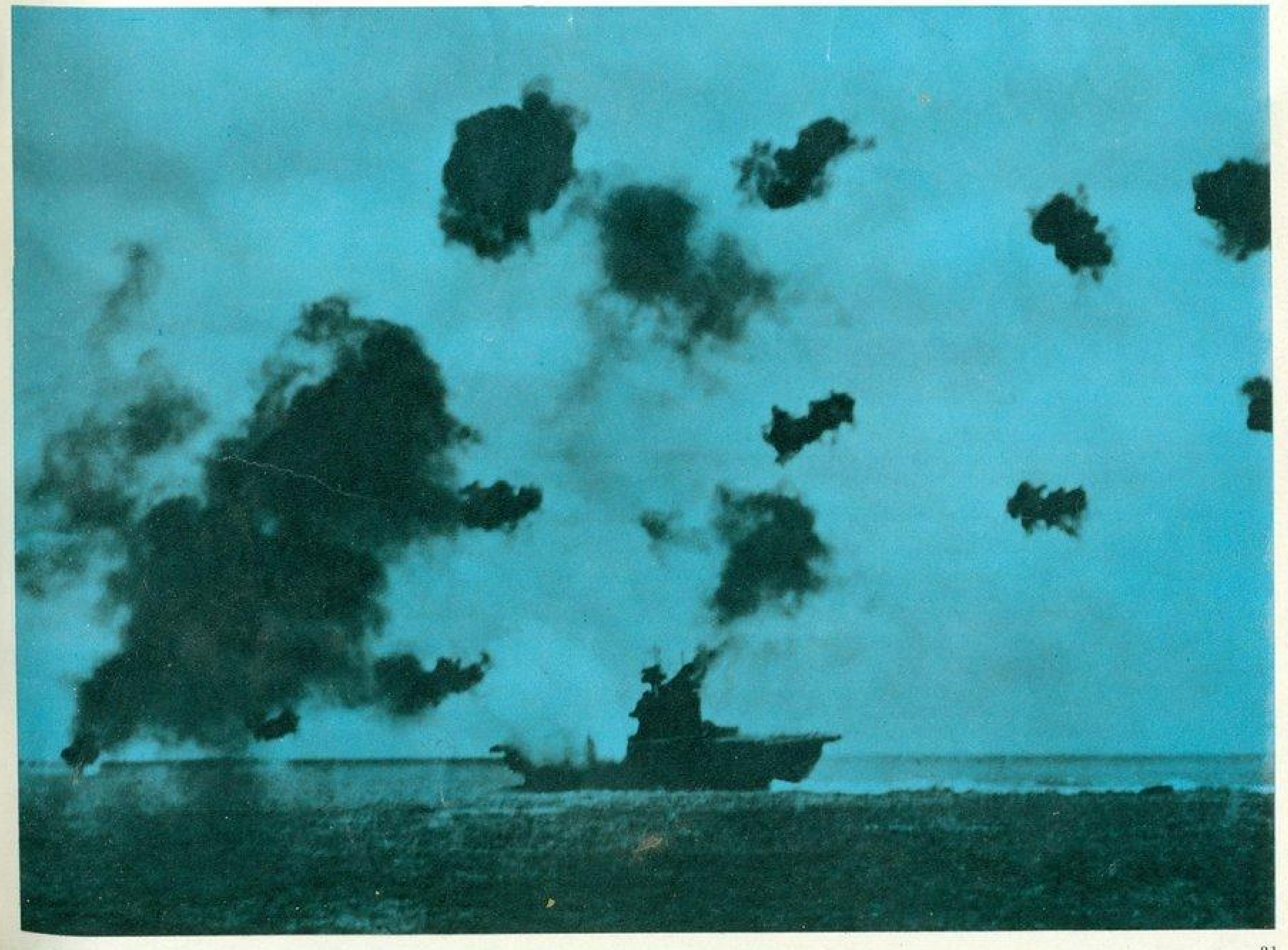
Nació en 1939 en Greenford. Estudió en la escuela de Ealing (Middlesex) y luego en el King's College de Londres, donde se graduó brillantemente en historia moderna, especializándose en estudios sobre la guerra. Nombrado archivero del capitán de navío sir Basil Liddell Hart, estudió ciencia militar, y recibió el encargo de catalogar los manuscritos antes de su colocación definitiva en los archivos militares del King's College. En 1963 pasó al Imperial War Museum como agregado a la oficina de investigaciones y publicaciones. Desde 1965 dirige la sección de las colecciones accesibles al público, y en el ejercicio de esta misión ha desarrollado gran parte del material que el museo proporcionó para la presente obra: *Así fue la Segunda Guerra Mundial.*

LA BATALLA DE MIDWAY

Pacífico central, junio de 1942

Donald Macintyre,
capitán de navío

La batalla de Midway fue una de las auténticas batallas decisivas de la historia, un revés que eliminó de súbito la aplastante superioridad aeronaval de los japoneses, factor esencial para poder continuar con éxito la guerra en los inmensos espacios del océano Pacífico. Los japoneses perdieron más de la mitad de sus portaaviones y lo mejor de sus tripulaciones adiestradísimas. Y a partir de aquel momento se vieron forzados a adoptar una actitud defensiva. La serie de victorias iniciales obtenidas por Yamamoto había acabado prematuramente. Después de Midway, la guerra entró en un período de estancamiento, durante el cual la producción norteamericana adquirió un ritmo arrollador, lo que, desde luego, ya había sido previsto por Yamamoto. El imperio del Sol Naciente había doblado el meridiano de su hora histórica más luminosa, encaminándose hacia su ocaso.





Bombarderos en picado *Dauntless* en la cubierta de vuelo del portaaviones norteamericano *Enterprise*, después de repostar carburante y municiones al finalizar una operación. *(US Navy)*

Durante la última semana de mayo de 1942, en Pearl Harbor se desarrolló una intensa actividad. Se tenía el presentimiento de que se avecinaban acontecimientos de gran importancia. El 26 habían llegado los portaaviones *Enterprise* y *Hornet*, de la 16ª *Task Force*, después de una precipitada pero inútil carrera a través del Pacífico en su afán de llegar a tiempo para ayudar a la 17ª *Task Force*, del contraalmirante Frank Fletcher, empeñado en la batalla del mar del Coral. Habían fondeado para someterse a una serie de apresuradas operaciones de abastecimiento y de revisión. Al día siguiente, el *Yorktown*, único portaaviones superviviente de la 17ª *Task Force*, con los costados ennegrecidos por los incendios y parte de la superestructura retorcida a consecuencia de los impactos recibidos, llegó también y entró en el dique seco de la base naval, donde un verdadero ejército de operaciones se dedicó a su reparación.

En circunstancias normales, el proceso de reparar el portaaviones habría durado varias semanas; pero en esta ocasión el astillero recibió la orden de proceder con la máxima urgencia, y continuar, sin descanso, día y noche. El comandante en jefe del Pacífico, almirante Chester Nimitz, sabía que la Flota nipona estaba a punto de lanzar a los americanos un desafío que éstos, a pesar de su inferioridad en aquel escenario de la guerra, no podían dejar de recoger.

Por eso, el día 28 de mayo, la 16ª *Task Force* levó anclas –el *Enterprise* enarbolaba su insignia el contraalmirante Raymond Spruance– y desapareció en la amplia extensión del océano, con una escolta de seis cruceros y nueve destructores y acompañada por dos buques cisterna. Al día siguiente se comunicó a Nimitz la noticia, casi increíble, de que el *Yorktown* estaba nuevamente en condiciones de participar en las operaciones marítimas. Por lo tanto, también este portaaviones dejó el puerto, en las primeras horas del 30 y, tras embarcar el total de sus aviones, se dirigió hacia el Noroeste para encontrarse con la 16ª *Task Force* en «Point Luck», a unas 350 millas al nordeste del atolón de Midway. Dos cruceros y cinco destructores formaban el resto de la 17ª *Task Force*.

El objetivo principal de la acción japonesa era atacar y ocupar el pequeño atolón de Midway, situado a 1100 millas al oeste-noroeste de Oahu, en el extremo occidental de la cadena insular de las Hawai. La conquista de Midway, junto con la ocupación de las islas Aleutianas, extendería la frontera marítima oriental del Japón de tal manera que garantizaría la defensa de este país ante cualquier amenaza de ataque a su territorio nacional. La incursión del 18 de abril sobre Tokio, llevada a cabo por bombarderos despegados del *Hornet*, había dado impulso al proyecto.

Se pusieron algunos reparos a este plan; pero Yamamoto, el dinámico comandante en jefe de la Flota combinada, lo sostuvo enérgicamente por motivos personales. Siempre estuvo convencido de que el Japón podría conquistar el espacio vital necesario para poder consolidar sus propias conquistas y poder negociar luego unas condiciones de paz satisfactorias, tan sólo si destruía la Flota americana, convicción que le había inspirado el ataque a Pearl Harbor. Yamamoto creía acertadamente que un ataque a Midway sería un desafío que Nimitz no podría ignorar y que induciría a la Flota americana del Pacífico a presentarse en aquel lugar, donde el almirante nipón la esperaría obligándola a batirse.

El plan japonés era complicado, como lo solían ser todos sus planes estratégicos navales, y exigía la más exacta sincronización para que distintas unidades tácticas de diversos tipos se unieran en el momento oportuno; incluía además –y esto era también muy japonés– la existencia de un «cebo», o sea una maniobra diversiva que hiciera que el enemigo dividiese sus fuerzas o que lanzase todas ellas sobre un objetivo secundario.

La Escuadra japonesa septentrional debía dejar Ominato, al norte de Honshu, entre el 25 y el 27 de mayo, para atacar las Aleutianas. La 2ª Escuadra, formada por los portaaviones ligeros *Ryujo* y *Junyo*, dos cruceros y tres destructores, al mando del contraalmirante Kakuta, partiría antes, con objeto de desencadenar un ataque por sorpresa contra Dutch Harbor el día 3 de junio. Esta agresión –así lo esperaban de manos de los japoneses– haría que Nimitz destacase inmediatamente parte de sus unidades hacia el sector septentrional, donde una escuadra japonesa de protección, compuesta por 4 acorazados, 2 cruceros y 12 destructores, las estaría esperando. A la formación de Kakuta le seguiría, dos días más tarde, el resto de la formación de las Aleutianas (dos pequeñas unidades de transporte escoltadas por cruceros y destructores), que debía llevar a cabo la invasión de Attu y Kiska, fijada para el 5 de junio. En el interín, los cuatro grandes portaaviones pertenecientes a la 1.ª Escuadra, al mando del almirante Nagumo –el *Akagi*, el *Kaga*, el *Hiryu* y el *Soryu*– zarparían de Hashirajima, en el mar del Japón, para aproximarse a Midway. Al alba del 4 de junio los cazas y los bombarderos despegarían para efectuar una incursión preliminar sobre la isla antes del asalto de las tropas, que llegarían dos días después, con el grupo de transportes.

El plan original había previsto también la inclusión en la Escuadra de Nagumo de los portaaviones *Zuikaku* y *Shokaku*; pero el *Shokaku*, como se sabe, fue averiado en la batalla del mar del Coral, como el norteamericano *Yorktown*, y no pudo ser reparado a tiempo para que pudiera tomar parte en la batalla de Midway. Además, dichos portaaviones habían perdido un considerable número de expertos y experimentados pilotos de sus aviones, y era totalmente imposible sustituirlos, en unas pocas semanas, por otros que estuvieran, por lo menos, tan bien preparados como los anteriores.

La formación de batalla de Yamamoto

De Guam debían zarpar también cuatro cruceros pesados, al mando del vicealmirante Kurita, para apoyar al grupo de transporte. Por último, se decidió que el día 28 de mayo saldrían juntas del mar del Japón tres poderosas formaciones navales, cuya composición era la siguiente:

- la formación principal, que comprendía el *Yamato* –el nuevo buque insignia de Yamamoto, el acorazado más grande del mundo, armado con nueve cañones de 460 mm– y los acorazados *Nagato* y *Mutsu*, con cañones de 406 mm, todos ellos con sus respectivos destructores de escolta;
- la Escuadra principal de apoyo a la de invasión de Midway –dos acorazados, cuatro cruceros pesados y los destructores de escolta–, al mando del vicealmirante Kondo;
- la Escuadra de protección (cuya composición ya se ha detallado).

Una vez en alta mar, Kondo debería separarse de la formación de Yamamoto y dirigirse hacia una posición desde la que pudiera realizar acciones de apoyo al sudoeste de Midway, mientras la Escuadra de protección se situaría más allá, próxima a la ruta Pearl Harbor-Aleutianas. Las poderosas unidades de Yamamoto se situarían en el centro, donde tendrían la posibilidad de destruir cualquier formación que Nimitz enviase contra ellas. Para estar seguros de que ni un solo buque norteamericano escaparía a su vigilancia, los hidroaviones japoneses realizarían vuelos de reconocimiento sobre Pearl Harbor desde el 31 de mayo al 3 de junio. Y como últimas medidas de precaución, el 2 de junio se situarían dos cordones de submarinos al noroeste y al oeste de las Hawai, y un tercer cordón formaría una compacta barrera defensiva mucho más al Norte, hacia las Aleutianas.

El plan de Yamamoto, aunque ingenioso, era excesivamente complicado y presentaba dos defectos que luego habían de resultar fatales. A pesar de su entusiasmo por la Aviación naval, el almirante no se daba cuenta todavía de que la época de los gigantescos acorazados, reyes de las batallas, había pasado ya y que su lugar lo ocupaban ahora los portaaviones, navíos que podían desencadenar ataques a una distancia treinta veces superior al alcance de los más potentes cañones. En aquel período la misión de los acorazados ya se había limitado a la escolta inmediata de los vulnerables portaaviones. En cambio, la Escuadra de Nagumo se apoyaba tan sólo en dos acorazados y tres cruceros. Quizá, si hubiera permanecido unida a la formación principal de Yamamoto, los acontecimientos que siguieron habrían sido muy distintos.

Pero el error que más perjudicó el plan de Yamamoto fue precisamente suponer que el enemigo lo ignoraba y que, por lo tanto, la Flota americana del Pacífico saldría de Pearl Harbor sólo cuando Nimitz recibiera la noticia del ataque a Midway. Por el contrario, mucho antes del proyectado reconocimiento de los hiroaviones (que, entre otras cosas, no llegó a realizarse y antes también de que los submarinos enviados en exploración alcanzaran las posiciones señaladas, Spruance y Fletcher se encontraban ya más allá de la línea de barrera, circunstancia totalmente ignorada por los japoneses. Los detalles de esta toma de contacto y –en sus puntos principales– todo el plan de Yamamoto eran conocidos por Nimitz, quien, aparte del envío de una pequeña formación de cinco cruceros y diez destructores a las Aleutianas para que realizasen acciones de hostigamiento, concentró todas sus unidades disponibles en el sector amenazado.

Nimitz disponía también de una división de acorazados; pero, al contrario del almirante japonés, no se forjaba ilusiones en cuanto a que sus cañones pudieran desempeñar el papel de protagonistas en la batalla que se estaba preparando; prefirió asignarles misiones defensivas a lo largo de la costa occidental americana.

Al principio, y según el plan, la Flota combinada japonesa avanzó hacia el Este, manteniendo una formación muy extendida. El estado de ánimo general de las tripulaciones era optimista; nacía del recuerdo de la ininterrumpida serie de victorias logradas hasta entonces. La «enfermedad de la victoria» –como más tarde la denominaron los mismos japoneses– estaba especialmente difundida entre los componentes de la 1ª Escuadra de ataque, la que había llevado a cabo aquella arrolladora correría que sembró la destrucción desde Pearl Harbor a las Indias holandesas y Ceilán, sin perder ni siquiera un buque. Sólo el almirante –por lo menos así lo diría después Nagu-

mo– tenía sus dudas sobre la capacidad de los nuevos y numerosos elementos que habían sustituido a los habilísimos pilotos caídos en los anteriores combates.

Mientras tanto, Spruance y Fletcher se reunían el día 2 de junio, y Fletcher asumía el mando de las dos *Task Forces*; no obstante, cada una de ellas continuaría operando como unidad autónoma. El mar estaba en calma y el cielo surcado por nubes altas. Los aviones que al día siguiente realizaron el reconocimiento, en perfectas condiciones de visibilidad, no avistaron nada, y Fletcher tuvo motivos para creer que el enemigo ignoraba su presencia. En efecto, ni Yamamoto ni Nagumo, los cuales avanzaban rápidamente y casi a ciegas a través de la lluvia y de la niebla, tomaron en consideración esta posibilidad, o, por lo menos, la juzgaron muy improbable.

El 3 de junio, mucho más al Norte, el alba apareció gris y caliginosa sobre los dos portaaviones de Kikuta, desde los que se elevó la primera de las dos oleadas de ataque para destruir las instalaciones y los depósitos de carburante de Dutch Harbor. El 4 de junio se lanzó un segundo ataque, y en los días que siguieron las formaciones navales japonesas y norteamericanas se buscaron en vano en medio de los bancos de niebla, mientras los japoneses ocupaban dos islas, Kiska y Attu, prácticamente privadas de defensa. Mas como Nimitz no cayó en la tentación de emplear una de sus Escuadras en una acción secundaria, esta parte del plan de Yamamoto no tuvo ningún efecto en los acontecimientos que iban a desarrollarse.

El prólogo

Los preliminares de tales acontecimientos tuvieron lugar en las primeras horas del 3 de junio, cuando un hidroavión *Catalina* avistó, a unas 700 millas al oeste de Midway, una poderosa formación naval que avanzaba en dos largas filas, apoyada por numerosos buques de cobertura dispuestos en cuña y a la que tomó por el grueso de la Flota japonesa. Basados en los informes de este aparato, nueve *B-17* de la Aviación del Ejército, despegados de Midway, sometieron a esta formación a tres bombardeos de alta cota y afirmaron haber alcanzado dos acorazados, o dos cruceros pesados, y dos transportes. En realidad, la formación enemiga estaba compuesta tan sólo por los transportes y por los buques cisterna de la fuerza destinada a la ocupación de Midway, y ninguno de ellos fue alcanzado hasta el momento en que cuatro *Catalina* anfibios, que se habían elevado de Midway, avistaron de nuevo el grupo en las primeras horas del día 4 de junio, a plena luz de la luna; entonces fue cuando lograron alcanzar con un torpedo a uno de los buques cisterna, el cual, sin embargo, sólo registró ligeras averías y pudo seguir navegando en la formación.

Fletcher, que se encontraba a más de 800 millas al Este, interceptó los mensajes relativos a este primer contacto; pero, como conocía el plan enemigo, no le fue difícil comprender que se trataba del grupo de ocupación. Sabía que los portaaviones de Nagumo estaban bastante más cerca, a unas 400 millas al oeste de su propia posición, y que se aproximaban desde el Noroeste al punto previsto para el despegue de los aviones. Por ello, durante la noche, las dos *Task Forces* se dirigieron al Sudoeste, hacia un punto determinado, a 200 millas al norte de Midway, con objeto de situarse al amanecer dentro del radio de acción de los aparatos de reconocimiento y sorprender al enemigo. Se estaba preparando una de las batallas decisivas de la historia.

Un mortal juego al escondite

Durante la última hora de oscuridad, antes del amanecer del 4 de junio, a bordo de los portaaviones de una y otra parte se estaban preparando los aparatos para las operaciones de despegue. El *Yorktown*, que debía lanzar el primer

Hombres del equipo de reparación de averías en la cubierta de vuelo del *Yorktown*, después del primer ataque aéreo japonés del día 4 de junio. Alcanzado por tres bombas, el buque quedó inmovilizado; pero después de las reparaciones pudo reemprender la navegación. *(US Navy)*



vuelo de reconocimiento del día, llevaba los *Dauntless*, bombarderos en picado y de reconocimiento, diez de los cuales despegaron a las 4,30 para explorar una zona que se extendía 100 millas de Oeste a Este. Esto se hizo como medida de precaución para no correr el riesgo de verse sorprendidos mientras esperaban noticias de los hidroaviones de reconocimiento que habían despegado de Midway.

También la Escuadra de Nagumo lanzó sus propios aviones de reconocimiento en el mismo momento, uno el *Akagi* y otro el *Kaga*, y dos hidroaviones los cruceros *Tone* y *Chikuma*, con la misión de explorar la zona al Este y al Sur en una profundidad de 300 millas. El hidroavión del acorazado *Haruna*, por ser de un tipo más anticuado, recibió la orden de limitarse a una profundidad de 150 millas. Pero la actividad principal a bordo de los portaaviones de Nagumo no se concentraba en los preparativos de las formaciones de asalto para realizar el ataque a Midway: 36 aviones torpederos *Kate* (cada uno con una bomba de 850 kg) 36 bombarderos en picado *Val* con una sola bomba de 225 kg así como 36 cazas *Zero* de escolta. Esta imponente formación de ataque, al mando del teniente de navío Joichi Tomonaga, despegó a las 4,30.

A las 4,45 todos los aviones japoneses volaban ya en la ruta preestablecida a excepción de uno. Y este hecho insignificante en sí mismo, tuvo un papel determinante en el desarrollo de la batalla. Ocurrió que una de las catapultas del crucero *Tone* no funcionó debidamente, por lo que su segundo hidroavión fue lanzado a las cinco. Este retraso, aparentemente de escasa importancia, estaba destinado a tener muy hondas consecuencias, como se verá más adelante. Mientras tanto, los montacargas de los portaaviones ya estaban conduciendo a las cubiertas una segunda oleada, no tan potente como la anterior; pero esta vez, bajo la carlinga de los *Kate* se fijaron los torpedos, pues su misión era ahora atacar a todas las unidades navales enemigas que les señalasen los aparatos de reconocimiento.

La calma que siguió al primer lanzamiento por parte de las dos escuadras adversarias se rompió de pronto dramáticamente. A las 5,20 horas, a bordo del *Akagi*, insignia de Nagumo, sonó la alarma: se había avistado un hodroavión enemigo en vuelo de reconocimiento. Inmediatamente se elevaron los *Zero* para perseguirle y entonces, entre las nubes, comenzó un mortal juego al escondite, hasta que los aviadores norteamericanos lograron escapar de sus perseguidores. A las 5,34 el servicio de radio de Fletcher recibió un mensaje: «Portaaviones enemigos a la vista»; seguido por otro que anunciaba que numeroso aparatos enemigos se estaban dirigiendo hacia Midway. Finalmente, un tercer mensaje, a las 6,03, comunicó los detalles relativos a la posición y composición de la Escuadra de Nagumo, que se hallaba a 200 millas al oeste-sudoeste del *Yorktown*. Había llegado el momento de la acción.

Se llamó inmediatamente a los aviones de reconocimiento de dicho portaaviones y, en espera de su retorno, Fletcher ordenó a Spruance que avanzara con la 16ª *Task Force* «en dirección Sudoeste para atacar a los portaaviones enemigos una vez se hubiera comprobado su posición». El *Enterprise* y el *Hornet*, bajo la protección de los cruceros y de los destructores de escolta, se alejaron a la velocidad de 25 nudos; mientras tanto, las sirenas daban la señal de: «todos a sus puestos de combate». Casi simultáneamente, en Midway, se preparaban para afrontar el ataque inminente.

A las 5,35 el radar reveló el enjambre de aviones que se aproximaba y siete minutos más tarde todos los aparatos disponibles en la isla se habían elevado. Los bombarderos y los hidroaviones recibieron la orden de mantenerse fuera de la zona, en tanto que los cazas del cuerpo de *marines* despegaban divididos en dos grupos y se lanzaban al ataque. Pero de los 26 aparatos que partieron para la acción, unos 20 eran anticuados *Brewster Buffalo*, totalmente superados por los rápidos y agilísimos *Zero*, por lo que pronto se vieron arrollados: 17 fueron derribados y otros siete resultaron con daños irreparables. Los aparatos enemigos llegaron entonces sobre el objetivo y soltaron sus bombas sobre las centrales eléctricas, los hangares de los hidroaviones y los depósitos de carburante.

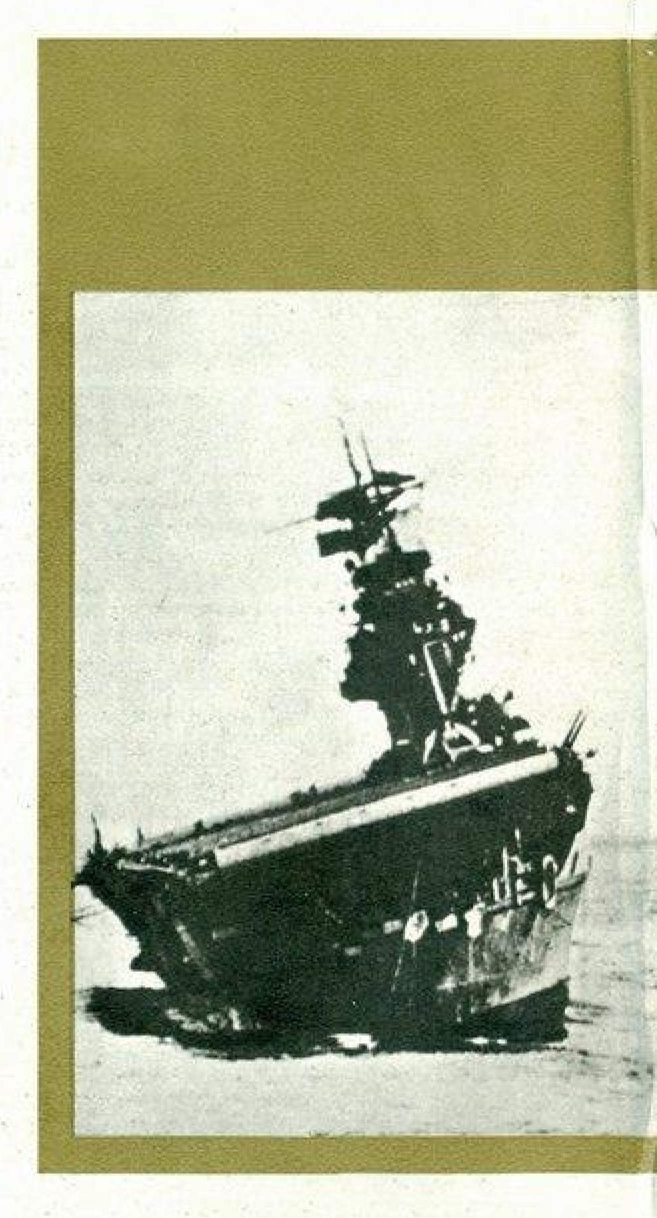
Al mismo tiempo, también salieron diez aviones torpederos, seis de los cuales eran los nuevos *Grumman Avenger* (que poco después sustituirían en los portaaviones norteamericanos a los *Devastator*, cuya actuación se había revelado como poco satisfactoria), y cuatro *Marauder* del Ejército. A las 7,10 estos aparatos localizaron y atacaron a los portaaviones japoneses; pero, privados de la protección de los cazas, se vieron expuestos al ataque de los numerosos *Zero*, por lo que muchos de ellos fueron derribados incluso antes de alcanzar la posición de lanzamiento. Los que lograron sustraerse a los cazas adversarios, como estaban armados con los lentos e ineficaces torpedos que habían suscitado el desprecio de los japoneses en la batalla del mar del Coral, no alcanzaron ni un solo objetivo. Tan sólo un *Avenger* y dos *Marauder* se salvaron de aquella especie de huracán de explosiones de las granadas antiaéreas que los acogió; no obstante, también se perdieron, pues se estrellaron y destrozaron contra el suelo cuando tomaban tierra en el aeropuerto de Midway.

Si bien no obtuvieron ningún resultado inmediato, estos ataques habrían de tener, sin embargo, consecuencias importantes. A las 7, el teniente de navío japonés Tomonaga, que volaba sobre Midway para observar los resultados del ataque, comunicó que para demoler las defensas del atolón era preciso un segundo bombardeo. Nagumo juzgó que, para ello, era inadecuado un ataque con torpedos, y, como aún no tenía noticias de que en la proximidad se encontrasen unidades de superficie enemigas, tomó la primera de una serie de decisiones fatales: en efecto, a las 7,15 ordenó a los aviones de la segunda oleada que estuvieran dispuestos para el ataque a Midway. Los *Kate*, concentrados sobre el *Akagi* y el *Kaga*, tuvieron que volver a las cubiertas inferiores para sustituir los torpedos por bombas. Era este un trabajo lento, y por ello, cuando a las 7,28 llegó un mensaje que hundió a Nagumo en una angustiosa incertidumbre, tan sólo se había realizado una parte de la operación.

El hidroavión de reconocimiento del crucero *Tone* –aquel que, como hemos dicho, salió con 30 minutos de retraso sobre el horario fijado– había sido designado por la suerte para ser el único que avistase a la Flota americana en su propio sector de exploración, y entonces comunicó: «Avistados diez buques, aparentemente enemigos; marcación 10 grados, 240 millas de Midway. Ruta 150 grados, velocidad superior a los 20 nudos». Durante el cuarto de hora que siguió Nagumo esperó con creciente impaciencia otra noticia que señalase la composición de la Escuadra enemiga. Ésta constituiría un peligro, en el radio de 200 millas, tan sólo si en ella figuraban portaaviones; en tal caso sería indispensable atacarla inmediatamente. A las 7,45 Nagumo ordenó suspender la sustitución del armamento de los *Kate*. Todos los aparatos deberían prepararse para un ataque a los buques. Dos minutos después comunicó al avión de reconocimiento: «Verifique tipo buques y mantenga contacto». La respuesta llegó a las 7,58 horas, señalando tan sólo un cambio en la ruta del enemigo, seguida, sin embargo, doce minutos más tarde, por una nueva comunicación: «Buques enemigos, con cinco cruceros y cinco destructores».

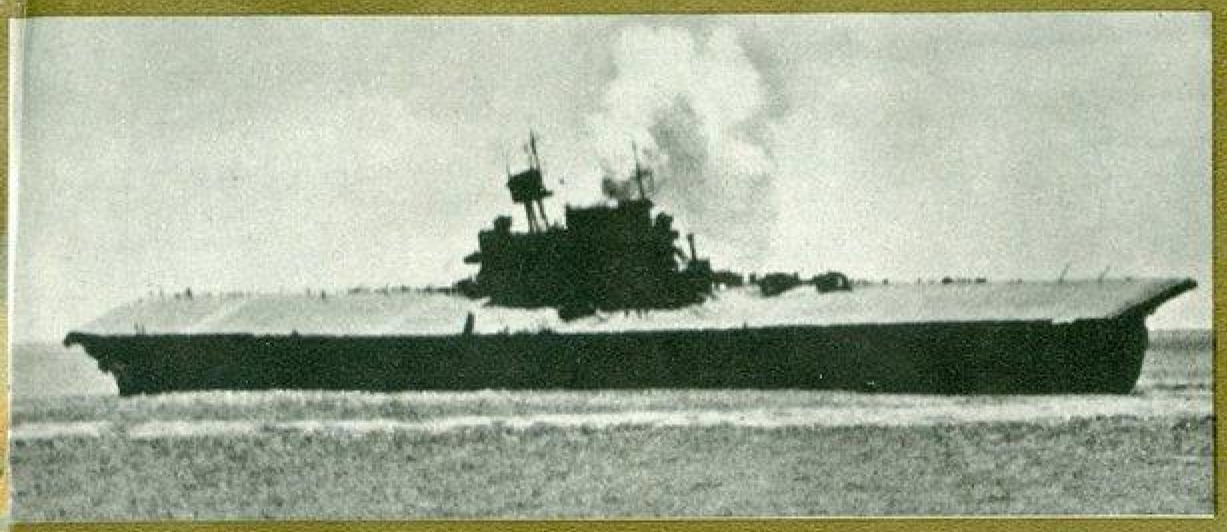
Se derrumban las esperanzas de Nagumo

Nagumo y su Estado Mayor acogieron con verdadero alivio el mensaje, porque en aquel mismo momento su Escuadra era atacada por 16 bombarderos en picado procedentes de Midway, a los que siguieron poco después 15 «fortalezas volantes», que efectuaron un bombardeo desde 6500 metros de altura y, por último, aparecieron 11 bombarderos de reconocimiento *Vindicator*. Todos los *Zero* disponibles se elevaron para interceptarlos, y ni una sola bomba alcanzó a los buques nipones. Pero si Nagumo hubiera decidido entonces lanzar un ataque aéreo, le habría faltado la cobertura de los *Zero*, que debían volver para abastecerse de carburante y de municiones. Mientras todo eso sucedía, un torpedo lanzado a las 8,25 por el submarino americano *Nautilus* –uno de los 12 que protegían Midway– contra un acorazado japonés, al que no alcanzó, puso en alarma a los acorazados y cruceros de escolta. Y entonces, en medio del fragor y de la estridencia de los ataques aéreos, Nagumo recibió, a las 8,20 horas la temida comunicación: «Escuadra enemiga acompañada por buque que parece portaaviones».



Pero el dramático dilema ante el que se encontraba el almirante japonés lo resolvió, por desgracia, el retorno de los aviones de Tomonaga, que habían participado en la incursión sobre Midway. Como todos se hallaban escasos de carburante y algunos además averiados, era indispensable disponer rápidamente la cubierta de vuelo. Rechazando el consejo del contraalmirante Yamaguchi, embarcado en el *Hiryu*, quien le proponía lanzar al ataque sus formaciones aéreas, Nagumo ordenó que se bajasen todos los aparatos que se encontraban en la cubierta para dejar su puesto a los que volvían. Pero cuando terminó esta operación eran las 9,18.

Inmediatamente, en los cuatro portaaviones, comenzaron los preparativos: los 36 bombarderos en picado *Val* y los 54 *Kate*, ahora armados nuevamente con torpedos, escoltados por todos los *Zero* disponibles, (a excepción de los indispensables para la escolta defensiva en torno a los navíos) se dispusieron a entrar en acción. Y justa-



El 4 de junio de 1942, a las 12 horas, aproximadamente, 18 bombarderos en picado *Val* apoyados por seis cazas *Zero*, atacaron al *Yorktown* (a la izquierda). Aunque se le enfrentaron los *Wildcat* del portaaviones, los japoneses lograron alcanzarlo dos veces. El buque perdió entonces velocidad, hasta detenerse por completo. Reemprendida la navegación, gracias a las oportunas reparaciones, la unidad sufrió poco después otro ataque aéreo, llevado a cabo por un grupo de aparatos *Kate*. A pesar de las brillantes maniobras evasivas, el portaaviones recibió un impacto en los tanques de carburante, experimentó una escora de 26 grados y pareció a punto de volcar (foto de la página opuesta). A las 15 horas, el comandante del buque dio la orden de abandonarlo. Toda la noche del 4 al 5 de junio, el *Yorktown* anduvo a la deriva, pero sin hundirse. Una escuadra de salvamento volvió luego a bordo (abajo) y se empezó a remolcarlo. Pero a las 6 del día 7 de junio fue alcanzado de nuevo por dos torpedos del submarino japonés *I-168* y se fue a pique.
(Imperial War Museum)



mente mientras se desarrollaban estas operaciones, es decir, en el momento en que los portaaviones eran más vulnerables que nunca, los buques destacados en cobertura en el sector Sur informaron a Nagumo que se estaba aproximando una gran formación aérea. El funcionamiento defectuoso de la catapulta del crucero *Tone;* el reconocimiento superficial de su tripulación; la perplejidad del mismo Nagumo –a causa quizá de la sorpresa provocada por el ataque de los aviones despegados de Midway, que, por lo demás, no habían producido daños– y, sobre todo, la fatal presunción de que la incursión sobre el atolón se llevaría a término antes de que llegase a la zona cualquier portaaviones enemigo, fueron, todos ellos, factores que, de pronto, pusieron al almirante japonés en una situación desastrosa. El orgullo de los hasta entonces victoriosos portaaviones nipones iba a ser barrido para siempre poco después de una hora.

Cuando la 16ª *Task Force* se alejó en dirección Sudoeste, dejando en aquel lugar el *Yorktown* en espera de la vuelta de sus aviones de reconocimiento, los portaaviones de Nagumo estaban todavía demasiado lejos para que los aparatos de Spruance pudiesen alcanzarlos y volver después a bordo. Por otro lado, si los japoneses mantenían la ruta hacia Midway, Spruance sólo podría lanzar el ataque poco antes de las 9. Pero, puesto que de los cálculos se deducía que hacia aquella hora los aviones de Nagumo estarían probablemente de vuelta, Spruance decidió correr el riesgo y aceptar las consecuencias de un lanzamiento anticipado para sorprender al adversario en el momento en que estaría en condiciones de inferioridad. El despegue se realizaría con dos lanzamientos consecutivos, que requerirían en total una hora, durante la cual los primeros aviones despegados deberían sobrevolar la formación y esperar a los otros.

El primer avión del total de 67 bombarderos en picado *Dauntless*, 29 aviones torpederos *Devastator* y 20 cazas *Wildcat*, que formaban las fuerzas aéreas de ataque de la 16ª *Task Force*, despegó exactamente a las 7, 02. Pero cuando los aviones torpederos aún no habían dejado la cubierta de vuelo, la aparición en el horizonte del hidroavión del *Tone* hizo comprender a Spruance que no podía permitirse el lujo de esperar a que todos sus aparatos se pusieran en formación antes de dar la orden de partida. Así, pues, los bombarderos en picado del *Enterprise*, al mando del capitán de corbeta McClusky recibieron la orden de partir sin esperar a los aviones torpederos ni a los cazas de escolta. Así, pues, McClusky se alejó a las 7,52 horas para interceptar a la Escuadra de Nagumo, que, según informes, se dirigía hacia Midway. El resto de los escuadrones le siguió a diversos intervalos, con los aviones de bombardeo en picado y los cazas a una altura de 5700 metros, y los aparatos torpederos volando casi a ras del agua.

La distancia que separaba a los aviones y la dificultad de mantener los contactos, a causa de la estratificación irregular de las nubes, tuvieron consecuencias desastrosas. Los cazas del *Enterprise*, al mando del teniente de navío Gray, tomaron posición sobre los aviones torpederos del *Hornet*, mandados por el capitán de corbeta Waldron, pero sin establecer contacto con ellos y dejando sin escolta a los aviones torpederos del *Enterprise*, conducidos por el capitán de corbeta Lindsey. Por su parte, los cazas del *Hornet*, tras reiterados y vanos intentos de establecer contacto con sus aviones torpederos, se unieron, por el contrario, a sus bombarderos en picado, y así las formaciones de ataque de la 16ª *Task Force* avanzaron independientemente en cuatro formaciones: los primeros bombarderos en picado de McClusky, los bombarderos en picado y los cazas del *Hornet* y los dos escuadrones de aviones torpederos.

Al principio, todos se dirigieron hacia la posición en la que se suponía se hallaba Nagumo, esperando que éste siguiera hacia Midway. Pero ocurrió que a las 9,18 horas, después del regreso del grupo de asalto de Tomonaga, Nagumo había modificado la ruta y navegaba hacia el Noroeste, a fin de reducir la distancia que le separaba del enemigo. Por lo tanto, al llegar al presunto punto de encuentro con los japoneses, las cuatro formaciones aéreas de la 16ª *Task Force* no encontraron a nadie y debieron decidir entre las diversas soluciones que había para realizar la acción. Los bombarderos en picado del *Hornet* decidieron realizar su búsqueda más al Sudeste, donde, naturalmente, no descubrieron trazas del enemigo. Al acabarse el carburante, algunos bombarderos volvieron al portaaviones y otros se dirigieron a Midway. Los cazas no fueron tan afortunados, y uno a uno, a medida que fueron acabando la gasolina, tuvieron que arriesgarse a un amaraje forzoso.

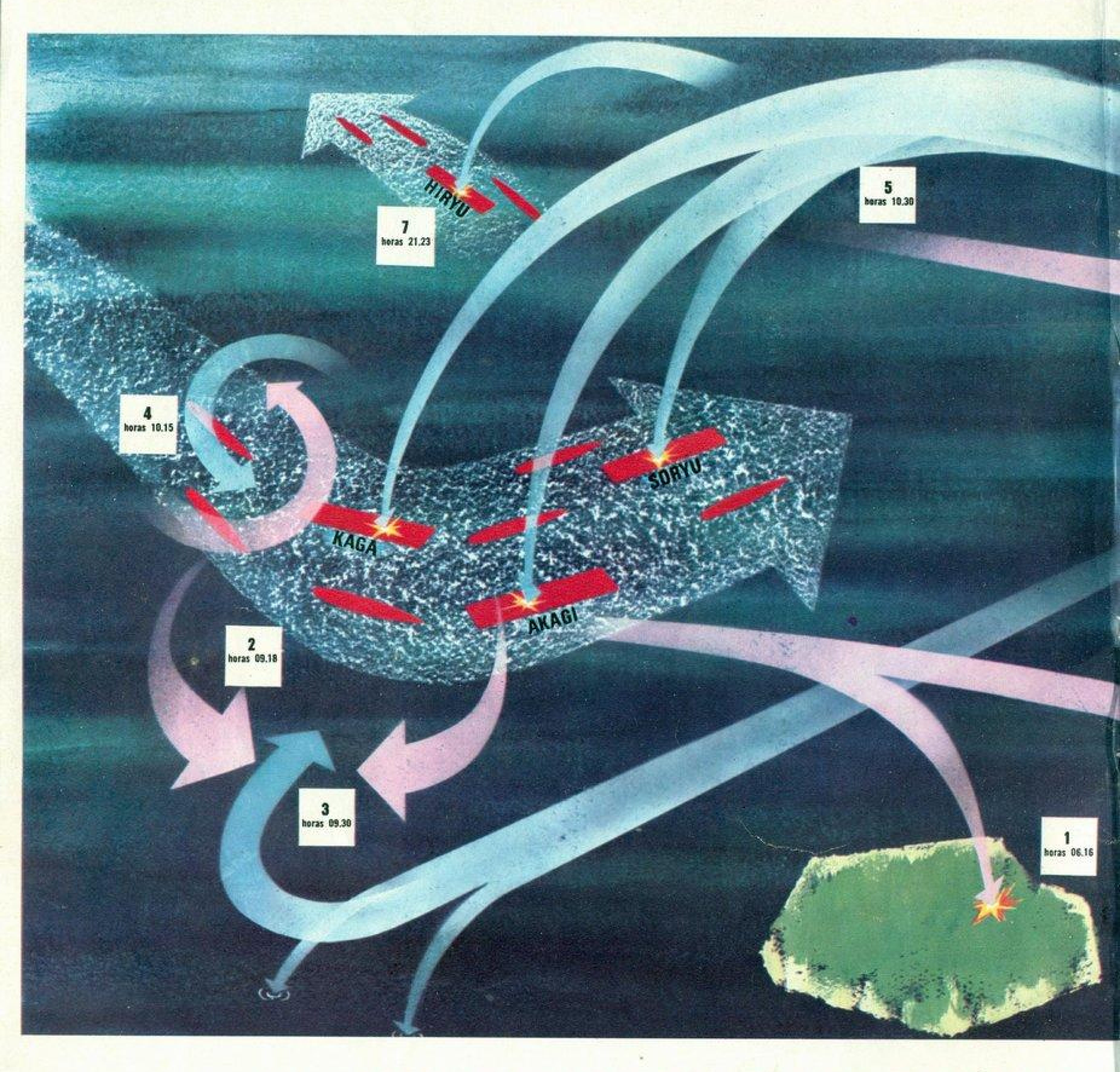
En cambio, los dos escuadrones de aviones torpederos, que volaban casi a ras del agua, al divisar el humo que se alzaba en el horizonte, hacia el Norte, se dirigieron a aquel punto y, poco después de las 9,30 horas, descubrieron a los portaaviones japoneses. Aunque privados de la protección de los cazas, se dispusieron a adoptar la ruta de ataque. Ni Waldron ni Lindsey ignoraban que la empresa que se disponían a acometer equivalía a un suicidio. En el último mensaje dirigido a su escuadrón, Waldron decía: «Mi suprema esperanza es encontrar una situación táctica favorable. Pero si no es así y tenemos que enfrentarnos con lo peor, deseo que cada uno haga todos los esfuerzos posibles para destruir al enemigo. Si sólo quedara un avión para lanzarlo al último ataque, hago votos para que este aparato se lance sobre el enemigo y lo alcance. Dios nos asista».

Eran vanas sus esperanzas en cuanto a lo de encontrar una situación táctica favorable. En efecto, más de 50 aviones de caza *Zero* japoneses se concentraron en torno a la formación norteamericana, incluso antes de que pudiera alcanzar la posición de ataque. El teniente de navío Gray, que mandaba los cazas del *Enterprise*, y cuyos aparatos se hallaban mucho más elevados que los de Waldron, estaba esperando una señal para acudir en ayuda de este último, según se había acordado previamente; pero la señal no llegó.

Por otra parte, de los cruceros y de los destructores de la escolta enemiga partió un fuego mortífero. Uno a uno fueron abatidos los aviones torpederos. Algunos llegaron a soltar los torpedos antes de ser alcanzados, pero sin llegar a alcanzar el objetivo. Uno de los pilotos, el guardiamarina George H. Gay, se libró de aquella hecatombe agarrándose a un asiento de goma que flotaba junto a su destruido aparato hasta que, al llegar la noche, pudo hinchar su bote neumático de salvamento sin ser ametrallado por los cazas japoneses.

Cinco minutos más tarde entraron en acción los 14 *Devastator* del *Enterprise*. Por puro azar, mientras realizaban el ataque por el costado derecho del *Kaga*, los aviones torpederos del *Yorktown* llegaron por el lado opuesto, con la intención de atacar el *Soryu*, y atrajeron sobre sí un considerable número de cazas de la defensa enemiga.

Por otra parte, la formación de 17 bombarderos en picado del *Yorktown*, al mando del capitán de corbeta Maxwell F. Leslie, junto con 12 aviones torpederos del capitán de corbeta Lance E. Massey y una escolta de seis *Wildcat*, habían abandonado la cubierta de vuelo del portaaviones una hora y cuarto después de la formación de asalto de la 16ª *Task Force*. Sin embargo, una voloración más concienzuda de las probabilidades, llevada a cabo por Leslie, los condujo a todos, simultáneamente, sobre el enemigo para efectuar un ataque en masa coordinado, lo que representaba la única esperanza de abrir brecha a través de las defensas. Además, en aquel mismo momento,



UN CAMBIO EN LA GUERRA DEL PACÍFICO

No cabe duda de que, al atacar Midway y las Aleutianas, los japoneses proyectaban extender su perímetro defensivo, a fin de ponerse a salvo, con el suficiente margen de tiempo, de cualquier eventual ataque por parte de Estados Unidos.
Para el almirante Yamamoto esta iniciativa representaba la ocasión que coronaría la obra de Pearl Harbor, pues pensaba destruir completamente a la Flota americana antes de la llegada de refuerzos. Sin embargo, su plan presentaba dos puntos débiles: en primer lugar, era demasiado complicado y muchas unidades no estaban en condiciones de apoyarse recíprocamente; en segundo lugar, Yamamoto, aunque defendía la validez táctica del empleo de los portaaviones, y a pesar de los éxitos que éstos ya habían conseguido, continuaba viendo en sus acorazados el elemento esencial que destruiría a la Flota estadounidense en cuanto las escuadras de invasión la hubieran inducido a salir. Pero los norteamericanos se dieron cuenta de la trampa que el enemigo les estaba preparando. Sus dos escuadras eludieron la vigilancia adversaria, salieron de las bases del Pacífico y destruyeron los portaaviones japoneses, retirándose antes de que los navíos de batalla de Yamamoto pudieran intervenir.

navíos japoneses
aviones japoneses
buques americanos
aviones americanos

6
horas 14.00

YORKTOWN
ENTERPRISE
HORNET

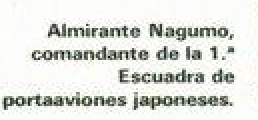

Almirante Nimitz, comandante en jefe de la *Pacific Fleet*.


Contraalmirante Spruance, de la 16.ª *Task Force* norteamericana.


Contraalmirante Fletcher, de la 17.ª *Task Force* estadounidense.


Almirante Yamamoto, comandante en jefe de la Flota japonesa.


Vicealmirante Kondo, comandante de la fuerza naval de apoyo nipona.



Almirante Nagumo, comandante de la 1.ª Escuadra de portaaviones japoneses.

(History of the Second World War)

A fines de mayo de 1942, zarparon del Japón dos grandes convoyes escoltados: uno, para atacar las islas Aleutianas y el otro para ocupar Midway. La 1.ª Escuadra del almirante Nagumo, compuesta por los portaaviones *Akagi, Kaga, Hiryu* y *Soryu,* escoltaba las fuerzas de invasión que se dirigían a Midway, mientras una potente formación de acorazados se desplegaba más al Norte, dispuesta a entablar combate con la Flota norteamericana. Pero ésta estaba sobre aviso y la 16.ª (*Hornet* y *Enterprise*) y la 17.ª *Task Force (Yorktown)* eludieron la vigilancia japonesa y se situaron en la mejor posición para interceptar a la flota de invasión. *(Peter Warrington)*

1.- Aviones embarcados japoneses bombardean Midway. **2.-** Tras el regreso de los aparatos que han efectuado dicho ataque, la formación japonesa vira para enfrentarse con la norteamericana, cuya posición han señalado los aparatos de reconocimiento. **3.-** El cambio de ruta de los japoneses hace fracasar el ataque de la primera oleada norteamericana. Los bombarderos en picado del *Hornet* buscan al enemigo en el sector Sur y los aviones torpederos del *Enterprise* en el sector Norte, mientras los cazas de escolta, que se han quedado sin carburante, acaban cayendo al mar. Privados de su escolta, los bombarderos sufren graves pérdidas al ser acometidos por los *Zero.* **4.-** Los aviones torpederos del *Yorktown* y del *Enterprise* logran localizar a los japoneses; pero, careciendo de escolta, son diezmados a su vez sin poder infligir daños al adversario. **5.-** Sin embargo, los bombarderos en picado, después de haberse dirigido al Norte, llegan de improviso sobre los portaaviones japoneses y en cinco minutos destruyen el *Kaga,* el *Akagi* y el *Soryu.* **6.-** Una formación de bombarderos en picado del *Hiryu* ataca y causa averías al *Yorktown.* Una segunda oleada de aviones torpederos lo alcanza otra vez y de manera tan grave que el buque tiene que ser abandonado por su tripulación. **7.-** Más tarde, el *Hiryu* también es atacado y destruido.

llegaron también los bombarderos en picado de McClusky, quien, después de haber alcanzado el punto previsto de encuentro con el enemigo, mantuvo durante cierto tiempo la ruta Sudoeste, y luego, tras efectuar una rápida desviación al Noroeste, avistó un destructor que se dirigía a toda máquina hacia el Nordeste y lo siguió. Era el *Arashi*, que se había retrasado para intentar alcanzar con cargas de profundidad al *Nautilus*. Y así, McClusky, invirtiendo la ruta para seguir al *Arashi*, había llegado precisamente sobre el objetivo.

El ataque concurrente de las dos formaciones de aviones torpederos no obtuvo ningún resultado. Decenas y decenas de *Zero* volaban a su alrededor, dejando prácticamente fuera del juego al pequeño grupo de los seis *Wildcat*. Los lentos y torpes *Devastator* sufrieron la misma suerte de sus predecesores. Lindsey y otros diez pilotos de su formación fueron abatidos y del grupo de Massey sólo se salvaron dos. Los buques japoneses no tuvieron dificultad en evitar los pocos torpedos que se lanzaron contra ellos.

Sin embargo, el sacrificio de los aviones torpederos no fue inútil, porque, mientras todos los cazas nipones estaban ocupados en la destrucción a baja cota de aquella fácil presa, a una cota más elevada se estaban reuniendo, sin que les viesen ni molestasen, los bombarderos en picado: los 18 de McClusky y los 17 de Leslie, los cuales, inmediatamente después, descendían en picado sobre el adversario.

En el ínterin, en los cuatro portaaviones japoneses estaban a punto de terminar las operaciones de aprovisionamiento de carburante y de rearme. Las cubiertas estaban atestadas de aviones alineados para el despegue. Nagumo había dado ya la orden de lanzamiento y los buques se estaban situando a barlovento. A bordo del *Akagi* todas las miradas se dirigían abajo, a la cubierta.

Y de improviso, el aullido agudo y cada vez más fuerte de los bombarderos en picado superó el zumbido de los motores ya en marcha de los aparatos nipones. Cuando los japoneses levantaron la cabeza, vieron tres puntos negros, tres bombas de 450 kilos, que se separaban de los tres *Hell-Diver*, en picado casi vertical. Las bombas descendieron inexorablemente hacia el objetivo más vulnerable de todos: una cubierta cargada de aviones, con sus depósitos llenos de carburante y con todas sus bombas a bordo. Una de las bombas americanas dio justamente en medio del *Akagi*, delante del puente de mando y detrás de los montacargas para los aviones; penetró en el hangar y allí estalló, provocando la explosión de los depósitos de torpedos, destrozando la cubierta de vuelo y destruyendo los montacargas. Otra estalló entre los *Kate*, en la parte de popa de la cubierta, iniciando una terrible deflagración que se unió a la del hangar. En pocos minutos el buque insignia de Nagumo se vio desgarrado por grandes explosiones, que se sucedían a medida que las llamas llegaban a los depósitos de bencina, a las bombas y a los torpedos. El comandante Aoki se dio cuenta de que era imposible reducir los daños y los incendios y convenció al reacio Nagumo a trasladar su insignia a otro buque. El almirante y su Estado Mayor se abrieron paso a través de las llamas hasta el castillo de proa, y desde allí, descendieron por los cables, alcanzaron una lancha que les llevó a bordo del *Nagara*, uno de los cruceros ligeros de escolta.

Hecatombe en los portaaviones japoneses

El buque insignia había sido atacado tan sólo por tres bombarderos en picado del *Enterprise*; el resto del grupo aéreo –34 bombarderos en picado– se concentró sobre el *Kaga*. De las cuatro bombas que lo alcanzaron, la primera estalló delante de la superestructura, haciendo saltar por los aires un carrillo de aprovisionamiento de bencina; las llamas que se originaron invadieron el puente y mataron a todos los que se encontraban arriba, comprendido el comandante. Las otras tres bombas cayeron en medio de los aviones alineados en la cubierta de vuelo y provocaron una serie de incendios y de explosiones que transformaron todo el buque en una inmensa hoguera, análogamente a lo que había ocurrido en el *Akagi*. En pocos minutos la situación se hizo tan desesperada que el oficial superviviente de mayor graduación ordenó trasladar el retrato del emperador a un destructor de escolta (según disponían las ordenanzas cuando la suerte de un buque no tiene remedio y que se desarrollaba siempre de acuerdo con un riguroso ceremonial). El *Kaga*, sin embargo, continuó flotando durante bastantes horas.

También el *Soryu* sufrió un fuerte ataque, desencadenado por los veteranos de la batalla del mar del Coral, quizá los aviadores de la Marina estadounidense que por aquel tiempo tenían más experiencia en el combate. Se lanzaron en picado en tres oleadas, precisos y seguros, a la derecha de la proa, a la derecha de la popa y a popa, arrojando una granizada de bombas de 450 kilos y sin sufrir ninguna pérdida. Tres bombas alcanzaron el objetivo: la primera penetró a través de la cubierta del hangar y la explosión levantó la plataforma de acero de los montacargas, doblándola contra el puente de maniobra; las otras cayeron entre la masa de los aviones y todo el buque quedó invadido por las llamas. Al comandante, capitán de navío Ryusaku Yanaginoto, le bastaron veinte minutos para decidirse a dar la orden de abandonar el buque a fin de evitar que la tripulación se quemase viva. Pero también el *Soryu*, como los otros buques, sobrevivió todavía bastantes horas antes de desaparecer para siempre entre las aguas.

Así, pues, cinco breves y mortíferos minutos habían bastado para destruir la mitad de la escuadra de portaaviones japonesa, el cuerpo escogido de su Marina. Por el momento el *Hiryu*, a algunas millas de distancia, permanecía intacto y antes de que acabase el día vengaría, por lo menos parcialmente, a los tres portaaviones de su grupo. No obstante, antes de describir la parte que le correspondió en la batalla preferimos seguir los avatares de los otros hasta su definitiva destrucción en aguas del Pacífico.

Aunque a bordo del *Akagi* los daños se habían limitado en un principio a la cubierta de vuelo y a los hangares, quedando intactas las máquinas, los incendios, alimentados por la gasolina de los depósitos de los aviones y por la que salía de las tuberías, eran tan violentos que la tripulación no los pudo aislar. A las 17,15 horas el comandante, capitán de navío Aoki, llegó a la conclusión de que ya no había esperanzas para el buque. Se trasladó entonces el retrato del emperador a un destructor y el portaaviones fue abandonado. Sin embargo, el comandante en jefe no autorizó su hundimiento –que se le había solicitado en seguida– hasta el amanecer del día siguiente, porque sólo entonces Yamamoto llegó a comprender del todo el alcance de la derrota japonesa y el *Akagi* fue hundido por los proyectiles de un cazatorpedero.

Incendios análogos habían devastado también al *Kaga*, frustrando cualquier intento de salvarlo. Inmovilizado y envuelto en llamas se convirtió en blanco de los torpedos del *Nautilus*, el cual, después del ataque anterior, había emergido y se dedicaba a dar caza a los maltrechos portaaviones japoneses. Pero incluso como blanco fijo el *Kaga* era demasiado potente para los deficientes torpedos norteamericanos. De los tres que le lanzó, dos no lo alcanzaron y el tercero no estalló. A las 16,40 la tripulación recibió la orden de abandonar el portaaviones, y a las 19,25 dos explosiones lo desgarraron, yéndose a pique poco después.

Al *Soryu* le correspondió parecida suerte: la destrucción fue consecuencia de una especie de explosiones interiores intermitentes, que produjeron una gigantesca masa de llamas y de humo. Cuando el capitán de navío Yanaginoto dio la orden de abandonar el buque, decidió inmolarse, muriendo entre las llamas o hundiéndose con su navío. Un grupo de sus hombres, que volvió a bordo con intención de convencerlo, o , si era necesario, de obligarlo a que se salvara, se retiró humildemente ante la resolución del comandante, quien erguido, con el sable desenvainado y la mirada fija ante sí esperaba el fin. Lo dejaron en manos del destino que él había escogido espontáneamente. Mientras se alejaban le oyeron entonar el himno nacional. Yanaginoto estuvo en espera de la muerte hasta cerca de las 19 horas, cuando el *Soryu* y 718 de sus tripulantes desaparecieron en el océano.

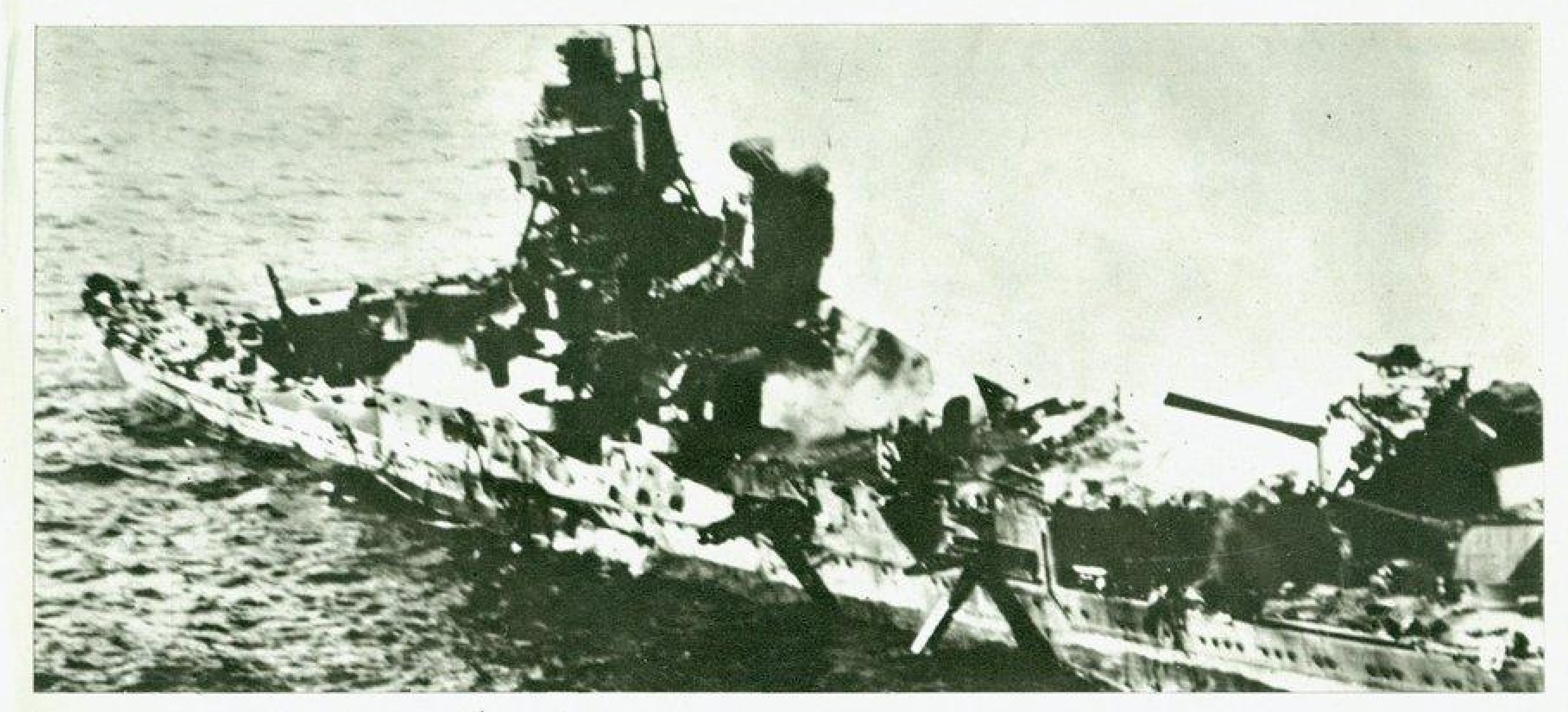
Mientras tanto, antes de que empezara la agonía de los tres portaaviones de Nagumo, habían ocurrido otros muchos acontecimientos. Los primeros supervivientes de los aviones americanos de ataque que se posaron de nuevo sobre la cubierta de sus buques comunicaron que uno de los portaaviones japoneses no había sido localizado todavía: se trataba del *Hiryu*, que en el momento del ataque estaba lejos de los otros. El almirante Fletcher envió diez aviones de reconocimiento en su busca y asimismo ordenó que se elevase una patrulla defensiva compuesta por una docena de *Wildcat*. No podía ser más oportuna esta medida. Pocos minutos antes del mediodía, el radar del *Yorktown* reveló que se estaban acercando aparatos enemigos procedentes del Oeste.

Era el grupo de ataque del *Hiryu*, compuesto por 18 bombarderos en picado y seis cazas y al mando del teniente de navío Michio Kobayashi, veterano piloto que había tomado parte en todas las operaciones de la escuadra de portaaviones de Nagumo. Apenas estuvieron en el aire los aviones de Kobayashi, un segundo grupo, formado por 10 aviones torpederos y seis *Zero*, se preparó también para el despegue. Iría al mando del temible Tomonago. El grueso de Kobayashi había seguido a alguno de los aviones de ataque del *Yorktown* y ahora se concentraba sobre el buque insignia de Fletcher. Los *Wildcat* –por primera vez más numerosos que los *Zero* de escolta– superaron la defensa japonesa y atacaron a los *Val*. Derribaron a diez de ellos, comprendido el de Kobayashi, y otros dos fueron abatidos por la artillería antiaérea de los cruceros de escolta.

No obstante, los seis que quedaban demostraron que no habían perdido en absoluto su agresividad, lanzándose en picado contra el portaaviones. El fuego antiaéreo derribó un *Val*, pero la bomba que antes pudo lanzar estalló en la cubierta de vuelo, matando a muchos hombres e incendiando el hangar situado debajo. Una segunda bomba entró por la chimenea y estalló allí, originando otros incendios. Con los tubos de ventilación de tres calderas desgarrados y los hornos de otras cinco o seis apagados, el portaaviones fue perdiendo velocidad progresivamente, hasta que, al cabo de 20 minutos, se detuvo. Una tercera bomba penetró hasta la cuarta cubierta, donde, durante cierto tiempo, persistió la amenaza de un incendio en los depósitos de carburante y en el pañol de municiones de proa.

Puesto que su buque insignia estaba inmovilizado y no funcionaban ni el radar ni las instalaciones de radio, Fletcher se trasladó al crucero *Astoria*, y ordenó al *Portland* que remolcase al portaaviones. Pero la sección de averías logró hacer milagros. Antes de que se fijase el cable de remolque, el *Yorktown* volvió a estar en condiciones de moverse y de navegar a 20 nudos; mientras tanto en la cubierta de vuelo los cazas se abastecían de carburante. De momento, las perspectivas parecían risueñas. Sin embargo, poco después, el radar de un crucero señaló la presencia de la formación de Tomonaga, a unas 40 millas y avanzando rápidamente.

Los norteamericanos apenas tuvieron tiempo de lanzar ocho *Wildcat*, que se unieron a las cuatro que ya estaban volando: pero los cazas estadounidenses no lograron superar la cobertura de los *Zero* que escoltaban a los *Kate*. Ante los atacantes se levantó una tupida cortina de granadas, en tanto que los cruceros formaban una barrera



El 5 de junio, el submarino norteamericano *Tambor* avistó una formación japonesa. La formación viró bruscamente; pero durante la maniobra los cruceros pesados *Mikuma* y *Mogami* entraron en colisión, sufriendo graves daños y quedando separados del resto de los buques. A las 8,05 doce bombarderos en picado atacaron al *Mikuma*. Ninguna bomba alcanzó el objetivo; pero el incendio de un bombardero que se abatió sobre una de las torres de popa del navío provocó una explosión interna. El *Mikuma*, atacado nuevamente, se hundió, mientras el *Mogami*, aunque muy averiado, logró llegar a Truk. (US Navy)

de espuma con sus cañones de mayor calibre, levantando verdaderas murallas de columnas de agua a través de las cuales parecía imposible que pudieran pasar los *Kate* en vuelo rasante.

El «Yorktown» es herido de muerte

Se consiguió abatir cinco *Kate*, pero los restantes, que se acercaron en cuatro direcciones distintas, desplegaron toda su mortífera habilidad, lanzándose en picado para soltar los torpedos a quemarropa, a una distancia de 450 metros. Era imposible que el portaaviones los pudiera evitar. Dos lo alcanzaron por el costado de babor, desgarrando el doble fondo con los depósitos de carburante y provocando en el buque una escora de 26 grados y la detención de la distribución de energía. El *Yorktown* estaba a punto de zozobrar. A las 15 su comandante, el capitán de navío Buckmaster, dio la orden de abandonarlo.

Mientras tanto, los bombarderos en picado de la 16ª *Task Force* de Spruance, que operaban a unas 60 millas al nordeste del *Yorktown*, realizaban una acción de represalia sobre el *Hiryu*. Veinticuatro *Dauntless* llegaron por sorpresa sobre él y en seguida iniciaron el ataque. Inútilmente el portaaviones realizó bruscas evoluciones para evitar las bombas, pero fue inútil. Cuatro lo alcanzaron, y una despidió el montacargas anterior contra el puente de maniobra, mientras las otras provocaban incendios y explosiones en cadena que condenaron al buque al mismo final que sus compañeros. A las 21,23 se pararon las máquinas. Los desesperados esfuerzos para dominar los incendios continuaron durante la noche; pero a las 2,30 de la madrugada siguiente no hubo más remedio que abandonarlo y hacer que lo torpedease un destructor de escolta.

Prácticamente, la batalla de Midway había concluido el 4 de junio, en el momento en que desaparecieron los cuatro portaaviones japoneses y el norteamericano *Yorktown*. Pero eso no lo sabían aún ni los comandantes japoneses ni los norteamericanos, y las maniobras y los encuentros de menos trascendencia se prolongaron durante dos días más. Los comandantes nipones, a excepción de Nagumo, se resistían a creer que la pérdida de los cuatro portaaviones significaba la derrota y el fin de la operación Midway. El almirante Kondo, con sus dos acorazados, sus cuatro cruceros pesados y el portaaviones ligero *Zuiho*, se había puesto en marcha, a mediodía del 4 de junio, para acudir en socorro de Nagumo. Y poco después Yamamoto ordenaba a todas las unidades diseminadas que se concentrasen para atacar al enemigo. Él mismo, con el grueso de la Flota, se estaba acercando a toda máquina desde el Oeste para arrojar a la lucha el peso de los cañones de 460 mm del gigantesco *Yamato* y los de 406 del *Nagato* y del *Mutsu*. Todavía se obstinaba en subestimar al adversario, y soñaba en una batalla al estilo clásico, en la que su poderosísima Escuadra derrotaría a la *Task Force* americana y vengaría las pérdidas sufridas el día anterior. La gran «acción naval», con los acorazados alineados majestuosamente, lanzándose unos a otros potentes andanadas, constituía aún su sueño y su auténtica finalidad.

Pero este concepto de guerra naval había sido eliminado, por la fuerza de las circunstancias, de la estrategia americana después del ataque a Pearl Harbor. Raymond Spruance, que durante la guerra se manifestó como uno de los almirantes más hábiles, no se dejaría atraer jamás, y menos aún de noche, hacia el radio de acción de los acorazados de Yamamoto; pues, en tal caso, sus portaaviones, que no estaban, ni mucho menos, preparados para efectuar operaciones nocturnas, se encontrarían irremediablemente en condiciones de total inferioridad. Así, pues, el anochecer, se alejó del escenario de la batalla, dirigiéndose hacia el Este, a fin de alcanzar al día siguiente una posición desde la que podría tener la doble posibilidad de seguir a las fuerzas enemigas en retirada o bien de impedir un nuevo desembarco en la isla de Midway.

El comandante en jefe nipón se negó a reconocer las proporciones del desastre hasta primeras horas del 5 de junio, cuando ordenó, a las 2,55, la retirada general. Esta es la razón por la cual los 58 bombarderos en picado que Spruance había lanzado desde sus dos buques la tarde del 5 en busca del grueso de Yamamoto no encontraron ningún navío, excepto un destructor solitario que rastreaba las aguas en busca del *Hiryu*.

Cabe recordar, aunque brevemente, dos incidentes. Cuando Yamamoto ordenó la retirada general, los cuatro cruceros pesados del grupo de apoyo del almirante Kurita –*Kumano, Suzuya, Mikuma* y *Mogami*– se encontraban al oeste de Midway, hacia la que se dirigía para bombardearla al amanecer. Apenas recibida la orden, invirtieron la ruta, siendo entonces avistados por el submarino americano *Tambor*. El buque insignia japonés avistó a su vez al submarino, transmitiendo a toda la formación a babor; pero no las recibió el *Mogami*, que se encontraba en la retaguardia y que, siguiendo la ruta inicial, entró en colisión con el *Mikuma*. A consecuencia del choque, el *Mogami* sufrió graves daños, que redujeron su velocidad a 12 nudos. Kurita dejó el *Mikuma* y dos destructores para que escoltasen al buque averiado y reemprendió la navegación a toda velocidad con el resto de la formación.

Al tener noticia de ello en Midway, despegaron doce «fortalezas volantes», que no lograron localizar al enemigo. No obstante, poco después, bombarderos en picado del cuerpo de los *marines* advirtieron la larga estela de nafta que el *Mikuma* había dejado y la siguieron hasta encontrar al buque y atacarlo. Sus bombas no alcanzaron el objetivo; pero el avión del capitán de navío Richard E. Fleming cayó y fue a aplastarse contra la torre de popa del *Mikuma*, y los vapores de gasolina, absorbidos por la sala de máquinas de estribor del crucero, estallaron.

A pesar de esto, el *Mikuma* y el *Mogami* continuaron alejándose hasta el día siguiente, cuando Spruance, abandonada ya la esperanza de asestar otro golpe al grueso de la Escuadra de Yamamoto, pudo lanzar sus bombarderos en picado contra ellos. Consiguieron hundir el *Mikuma*, mientras el *Mogami*, a pesar de haber experimentado gravísimos daños, logró salvarse y alcanzar la base japonesa de Truk.

En el ínterin, mucho más al Este, el *Yorktown*, sin tripulación, había ido a la deriva toda la noche del 4 al 5 y a mediodía del 5 flotaba todavía; evidentemente, lo habían abandonado demasiado pronto.

Una escuadra de salvamento volvió a bordo y se tomó al buque a remolque; pero en aquel momento el submarino japonés *I-168*, enviado expresamente por Yamamoto, lo alcanzó con dos torpedos. A las 6 horas del 7 de junio, el *Yorktown* se iba a pique.

Al anochecer del día anterior, Spruance había dado orden a su Escuadra de dirigirse al Este para encontrarse con los buques cisterna. La batalla de Midway había terminado.

Océano Glacial Ártico, septiembre de 1941-junio de 1942

LOS PRIMEROS CONVOYES ARTICOS

B. B. Schofield, vicealmirante

Considerando la urgente necesidad por parte de los rusos de recibir refuerzos de armas, de equipos y de víveres, Churchill dijo a Stalin que era su intención crear un "ciclo ininterrumpido de convoyes" que se dirigirían a Murmansk y a Arjánguelsk, siguiendo la ruta que pasaba al norte de la península escandinava. Aunque en un principio los alemanes fueron lentos en intervenir desde sus bases situadas en Noruega septentrional, los obstáculos que los ingleses debían superar eran muy importantes: además de enfrentarse con las difíciles condiciones atmosféricas de la región ártica, estaban bajo la constante amenaza de los submarinos alemanes y corrían el riesgo de sufrir los ataques, siempre posibles, de las poderosas unidades navales de superficie enemigas.

Como ya se sabe, en abril de 1940 los alemanes habían ocupado Noruega, impulsados sobre todo por el deseo de adelantarse a los Aliados, quienes, no sin razón, estuvieron a punto de realizar un golpe análogo. Al hacerlo los alemanes se aseguraron, al mismo tiempo, una notable ventaja estratégica en la guerra marítima, ya que esa conquista facilitaba a sus buques el acceso al Atlántico. Sin embargo, cuando la importancia de la invasión se manifestó plenamente fue tras el ataque de Alemania a la URSS, el 22 de junio de 1941, porque entonces los puertos y fondeaderos de las costas septentrional y occidental y los aeródromos que se habían construido en las regiones al norte de Noruega permitían a los alemanes dominar las rutas marítimas de acceso a los puertos soviéticos de Murmansk y Arjánguelsk, que en aquel tiempo eran los más idóneos para recibir abastecimientos.

La zona de mar comprendida entre Islandia y Noruega, hacia la embocadura del mar de Barents, es tristemente famosa por la particular inclemencia del tiempo. Se halla barrida continuamente por violentísimos temporales, que durante el invierno se trasforman en tempestades de nieve, y cubierta también con frecuencia por las espesas nieblas provocadas por el encuentro de las aguas calientes de la corriente del Golfo (que la atraviesa de Sur a Norte) con las frías procedentes de las regiones polares. De este encuentro proceden además las variaciones anómalas de los estratos térmicos marinos, que dificultan notablemente el uso de los aparatos acústicos (sonar) empleados para la localización de submarinos. Otro factor de una importancia nada despreciable para las operaciones navales en el Ártico era el movimiento estacional del límite meridional de la banquisa polar, que a veces descendía hasta 80 millas del cabo Norte y que incluso, cuando estaba en el extremo límite septentrional, no permitía a los buques –ni siquiera a los que se dirigían a Arjánguelsk, situada a 450 millas al este de Murmansk– mantenerse fuera del radio de acción de los aeródromos alemanes. El puerto de Murmansk se encontraba tan sólo a pocos minutos de vuelo de Petsamo y de Kirkenes, de modo que los buques que se aproximaban o que se encontraban en él fondeados estaban constantemente expuestos a los ataques aéreos. Asimismo, los períodos alternos de oscuridad completa y de luz ininterrumpida, característicos de aquellas latitudes extremas, influyeron notablemente sobre los acontecimientos que nos disponemos a describir.

La agresión alemana a la URSS se produjo tan de improviso que provocó una desorientación tan profunda, que fueron precisos tres meses antes de tener una idea exacta de las necesidades de los rusos; necesidades que se comprobaron cuando una misión especial, dirigida por lord Beaverbrook y Averell Harriman, representante personal del presidente Roosevelt, acudió a Moscú. Pero Winston Churchill ya había sostenido la necesidad de ayudar a la Unión Soviética desde los comienzos de la invasión alemana, por lo que Gran Bretaña, en espera de la llegada de la misión, procedió a envíos simbólicos de materiales considerados de primera necesidad. Además, a petición de la URSS, la Aviación británica llevó a cabo dos incursiones aéreas contra los buques alemanes en la zona de Petsamo-Kirkenes, y dos submarinos ingleses –el *Tigris* y el *Trident*– fueron enviados a Poljarny para operar, junto con los submarinos soviéticos, frente a los buques alemanes que abastecían a las fuerzas del general Dietl, a quien se había asignado la misión de ocupar Murmansk.

Churchill se compromete formalmente

Stalin logró convercer a lord Beaverbrook y a Harriman de que su país tenía urgente necesidad de material bélico de toda clase y, sobre todo, de carros de combate y de aviones. Las disponibilidades aliadas de entonces eran harto exiguas y los envíos a la Unión Soviética irían en detrimento de las fuerzas armadas británicas que combatían en África septentrional y de las que estaban en fase de constitución en Extremo Oriente. A pesar de ello, Churchill prometió al jefe del Gobierno soviético que haría todo lo posible para ayudarle «en los límites permitidos por el tiempo, la geografía y nuestros recursos en aumento». El Almirantazgo, después de haber consultado con el comandante en jefe de la *Home Fleet*, almirante sir John Tovey, forjó un plan que preveía en el envío de un convoy a los puertos de Rusia septentrional cada 40 días. Pero cuando Beaverbrook estuvo de regreso y refirió que la ayuda a la Unión Soviética tenía un carácter de necesidad inmediata, Churchill (el día 6 de octubre) dijo a Stalin, sin pararse a examinar la posibilidad de la operación, que su intención era dar curso «al envío ininterrumpido de convoyes que partirían cada diez días» y que el Gobierno pensaba mandar el grueso de los abastecimientos a Arjánguelsk.

A la luz de los hechos, el plan resultó demasiado ambicioso y psicológicamente perjudicial, ya que era una mala política –y Churchill lo descubrió más tarde– prometer ayuda a la URSS sin tener la certeza de poder cumplir lo prometido; pues, como se sabe, los rusos no aceptaban excusas, por válidas que fuesen, y consideraban cualquier incumplimiento como una prueba patente de mala fe o de falta de buena voluntad.

El almirante sir John Tovey, a quien se había confiado el encargo de proteger los convoyes árticos, disponía, en septiembre de 1941, de dos acorazados modernos, el *King George V*, su buque insignia, y el *Prince of Wales* (el que más tarde sería hundido por los japoneses); de los portaaviones *Furious* y *Victorious*; de tres cruceros armados con cañones de 203 mm y de otros tres cañones de 152 mm; también contaba con una veintena de destructores. Pero su Escuadra recibía constantes peticiones de ceder algunas de sus unidades para escoltar los buques que transportaban tropas a Oriente Medio, vía cabo de Buena Esperanza, o bien para reforzar Malta, o para perseguir en el Atlántico a los buques enemigos. En cuanto a los dos portaaviones de que disponía, el *Furious* era antiguo –llevaba más de 20 años de servicio al estallar la guerra– y ni él ni el *Victorious* embarcaban aviones modernos, capaces de oponerse con éxito a los que el enemigo podía hacer despegar de los aeródromos situados a lo largo de las costas noruegas. Era esta una grave desventaja, que no dejó de hacerse sentir profundamente durante todo el tiempo que duraron las operaciones de los convoyes árticos.

Dichos convoyes estaban expuestos a tres tipos de ataque: por parte de los buques de superficie, por parte de los submarinos y por parte de los aviones. Entre los buques de superficie, el adversario más peligroso era el *Tirpitz*, un acorazado nuevo, gemelo del *Bismarck*, que había completado su período de pruebas y se encontraba en el Báltico. El almirante Raeder, comandante en jefe de la *Kriegsmarine*, deseaba llevarlo cuanto antes a Trondheim, en Noruega central, donde se encontraría en una posición muy favorable para realizar correrías en el Atlántico o para interceptar los buques que se dirigían a la Unión Soviética; su presencia en la costa noruega bastaría para mantener inmovilizada una buena parte de la Escuadra británica. Sin embargo, el traslado no se podía realizar sin la autorización de Hitler, y se necesitaron tres meses largos para conseguirla. De los dos acorazados de bolsillo, sólo uno estaba operativo, el *Admiral Scheer*, porque el otro, el *Lützow*, había sido torpedeado en junio, cuando intentaba salir del Skagerrak para alcanzar Trondheim. En el Báltico se encontraban también, en plena eficacia, el crucero *Hipper*, armado con cañones de 203 mm, y cuatro cruceros ligeros con cañones de 150 mm. Además, los alemanes disponían de una docena de nuevos destructores, algunos armados con cañones de 150 mm; cinco de ellos se transfirieron a Noruega septentrional en noviembre. En cuanto a los submarinos, era imposible establecer el número de los que actuaban en aguas noruegas, y lo mismo podía decirse de los aviones. Pero era evidente que, si los alemanes querían emplearse a fondo en aquella zona, ambas armas constituirían un serio peligro.

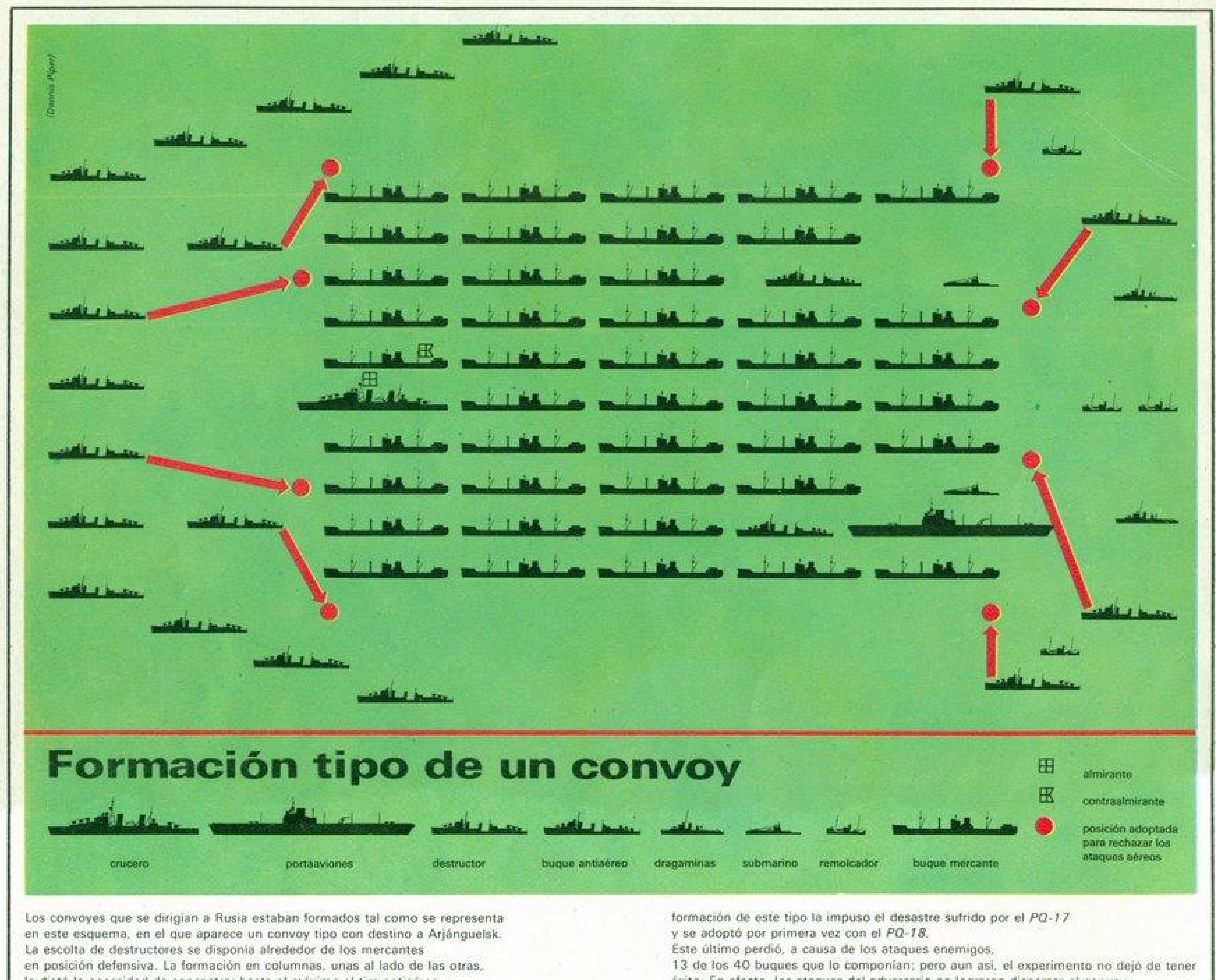
Si bien la distancia entre Scapa Flow, base principal de la *Home Fleet*, y Murmansk era poco más de un millar de millas, la necesidad de mantenerse alejados tanto de las costas noruegas como de la barrera de hielos, significaba que, en la práctica, el recorrido a seguir sería de 1500 a 2000 millas; por lo tanto, los buques de menor tonelaje, como, por ejemplo, los destructores, corbetas y dragaminas, contarían con una escasísima reserva de combustible para navegar a toda máquina durante las acciones contra el enemigo o para huir de los submarinos, problema éste que fue motivo de constantes preocupaciones para el comandante en jefe y para los comandantes subordinados de la Escuadra.

Pero, quizá, el problema más arduo con el que el almirante Tovey tuvo que enfrentarse fue la incertidumbre respecto a los movimientos de los grandes buques de la Marina alemana, los cuales, en cualquier momento, podían atacar los convoyes árticos o bien salir al Atlántico, donde los convoyes expuestos al mismo peligro eran bastante más numerosos. Por lo tanto, debía disponer sus navíos en una posición que les permitiera intervenir eficazmente en defensa de uno y de otros. Esta doble vigilancia impuso un esfuerzo durísimo a los escasos aviones de reconocimiento del mando costero, cuya misión principal era vigilar los movimientos de los buques alemanes.

El 28 de septiembre de 1941 partió de Islandia para Arjánguelsk el primer convoy de la llamada serie PQ (cuando volvían, recorriendo en sentido inverso la misma ruta, los convoyes se designaban con la sigla QP), compuesto por diez buques mercantes. Como todavía la escasez de buques de escolta antisubmarinos eran tan extrema, incluso para los convoyes atlánticos, durante la fase inicial sólo fue posible poner a disposición de los convoyes árticos una escolta formada por dos destructores, un dragaminas y dos pesqueros armados. No obstante, cada convoy era acompañado al puerto de llegada por un crucero, a cuyo cargo corría la defensa contra los ataques aéreos y contra los buques ligeros de superficie; un segundo crucero vigilaba las aguas al oeste de la isla de los Osos, dispuesto a intervenir en su apoyo si era necesario. Los cinco dragaminas británicos, con base en la bahía de Kola, se empleaban como refuerzo cuando el convoy se aproximaba a la zona de Murmansk. De vez en cuando se les unía algún destructor soviético.



Una fotografía alemana muestra uno de los primeros convoyes que se dirigieron a Murmansk: en primer término se ve a un destructor que navega a toda máquina; en el centro, un mercante alcanzado se aleja del convoy. (Ullstein)



Los convoyes que se dirigían a Rusia estaban formados tal como se representa en este esquema, en el que aparece un convoy tipo con destino a Arjánguelsk. La escolta de destructores se disponía alrededor de los mercantes en posición defensiva. La formación en columnas, unas al lado de las otras, la dictó la necesidad de concentrar hasta el máximo el tiro antiaéreo. Cuando aparecía la *Luftwaffe*, los destructores situados en el interior se desplazaban a las posiciones indicadas en el gráfico. La necesidad de una formación de este tipo la impuso el desastre sufrido por el *PQ-17* y se adoptó por primera vez con el *PQ-18*. Este último perdió, a causa de los ataques enemigos, 13 de los 40 buques que lo componían; pero aun así, el experimento no dejó de tener éxito. En efecto, los ataques del adversario no lograron dispersar el convoy, ya que las columnas de buques mercantes estaban eficazmente protegidas por la pantalla defensiva de las unidades de escolta y por los cazas.

Pero cuando al día sin fin le sucedió la larga noche ártica, se vio que el punto débil de la defensa de estos convoyes era la carencia de cobertura aérea, tanto en lo que concernía a la protección de los cazas como a la vigilancia antisubmarina. El mando costero, que operaba en las bases situadas en Islandia y en las Shetland, únicamente podía ocuparse de la cobertura aérea durante las primeras 150 millas del largo recorrido, y los rusos, a pesar de las repetidas peticiones, contribuyeron muy poco a mejorar la situación con su ayuda. Prescindiendo de la escolta próxima que se ha citado, cada vez que un convoy estaba en alta mar, una formación de cobertura, compuesta por buques pesados, debía salir también a mar abierto y navegar en una posición desde la que pudiera interceptar, si se daba el caso, al *Tirpitz* o al *Scheer*.

Alemania tarda en reaccionar

El Alto Mando alemán no manifestó una reacción inmediata ante el envío de abastecimientos aliados a la Unión Soviética. Ello obedeció –como se sabe ahora– a la escasa información que tuvo la Marina, respecto a los movimientos de los primeros convoyes, a causa del inadecuado reconocimiento aéreo. Como este reconocimiento era competencia de Goering, jefe de la *Luftwaffe*, quien siempre demostraba pocos deseos de colaborar con la Marina, era necesario que fuera el propio *Führer* quien personalmente diera la orden de que se llevara a cabo tal acción.

No obstante, a mediados de noviembre de 1941, Raeder decidió que era necesario pasar a la acción para dificultar el paso de los convoyes; para ello dispuso trasladar los cinco nuevos destructores pesados a las aguas septentrionales noruegas, y ordenó además al almirante Doenitz, comandante de las unidades submarinas, que aumentase el número de submarinos apostados en la ruta obligada de los convoyes. Pero estas medidas no dieron grandes resultados, y lo demostró el hecho de que, a fines de año, unos 53 buques cargueros, que formaban parte de siete distintos convoyes, habían llegado a los puertos soviéticos. En conjunto, la ayuda recibida por la URSS a partir del momento de la invasión alemana, sumaba unos 750 carros de combate, 800 aviones de caza, 1400 vehículos y más de 100.000 toneladas de víveres. Todo ello, aunque sólo bastaba para cubrir una mínima parte de las necesidades del Ejército ruso representaba un notable sacrificio por parte de Gran Bretaña.

Durante aquel período, el intervalo de tiempo entre convoy y convoy solía ser de quince días, y no de diez, como Churchill había prometido a Stalin, lo cual en gran parte era consecuencia de las constantes averías que sufrían las unidades de escolta.

Cuando más tarde, el 7 de diciembre de 1941, la agresión japonesa a Estados Unidos dio lugar a una intensificación de la producción bélica americana, el problema fue encontrar la manera de transportar a la Unión Soviética el material bélico del que ya entonces los Aliados empezaban a disponer en abundancia. El último convoy que llegó a Arjánguelsk antes de que el puerto fuese bloqueado por los hielos, lo hizo el 12 de diciembre, y desde entonces, hasta junio de 1942, el único puerto en que fue posible descargar abastecimientos fue Murmansk. El día 10 de diciembre, el almirante Golovko, comandante en jefe de la Escuadra septentrional soviética, anotó en su diario: «Todo hace prever que Murmansk va a ser el único puerto de llegada de los convoyes». Y aunque, según afirma, ya en agosto y septiembre había expuesto los problemas que se derivarían de este hecho, parece ser que Moscú no tomó en la debida consideración sus argumentos. Quince días más tarde escribía: «Los indicios hacen suponer que los buques

cargueros harán ruta a Murmansk. Entonces tendremos dificultades sin cuento». Efectivamente, el 20 de diciembre llegaron siete buques y, a pesar de la afirmación por parte soviética de que «los muelles y las grúas respondían a las necesidades», la realidad resultó muy distinta en cuanto a las cargas pesadas, como por ejemplo, los carros de combate. Las dificultades llegaron a tal punto, que fue necesario enviar un barco-grúa desde Inglaterra.

El 12 de enero de 1942 Raeder obtuvo al fin el permiso de Hitler para trasladar el *Tirpitz* desde el Báltico a Trondheim, lo que se llevó a cabo dos días después; no obstante, la aviación de reconocimiento inglesa no lo descubrió hasta el 23 de enero, cuando localizó al acorazado en el Asafjord, a 15 millas al este de Trondheim, minuciosamente mimetizado y cubierto por redes. A Churchill le preocupó mucho este movimiento, y dijo a los jefes de Estado Mayor: «Ahora la más importante de todas las operaciones navales es destruir o incluso sólo averiar este buque».

Fue también entonces cuando Hitler se convenció de que el teatro de operaciones decisivo era Noruega, y ordenó que se aumentase el número de submarinos que operaban en sus aguas. A mediados de febrero permitió asimismo que el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer* y el crucero *Prinz Eugen* se uniesen al *Tirpitz*: pero el crucero fue torpedeado en ruta y tuvo que volver a Alemania para su reparación. Mientras tanto, otros 56 mercantes aliados lograron avanzar a través de los temporales de nieve del invierno ártico y llegar al puerto de Murmansk con pérdidas insignificantes.

A juzgar por la composición de las fuerzas navales alemanas presentes en la zona, el almirante Tovey dedujo que los buques de superficie enemigos no tardarían mucho en entrar en acción contra los convoyes. Y sus previsiones fueron exactas: el 6 de marzo Hitler autorizó la salida del *Tirpitz*, acompañado de tres destructores, para interceptar el *PQ–12*, convoy de 16 buques que un avión de reconocimiento había localizado el día anterior.

Un submarino inglés comunicó entonces que el acorazado se dirigía a toda máquina desde Trondheim hacia el Norte, y el almirante Tovey avanzó para enfrentársele. Los adversarios se buscaron inútilmente durante dos días, entre tempestades de nieve y bancos de niebla que hacían imposible cualquier reconocimiento aéreo. Más tarde, el *Tirpitz*, cuando ya había renunciado a la operación y regresaba a su base, fue avistado por los aparatos del *Victorious* y atacado por los aviones torpederos; pero, a pesar de la precisión y de la insistencia del ataque, no fue alcanzado.

Raeder, en vista de que el acorazado había logrado salvarse a duras penas, volvió a la carga con renovado vigor, insistiendo en que debían incrementarse las fuerzas aéreas en Noruega septentrional. Y esta vez se escucharon sus demandas. El último convoy que logró llegar a Murmansk sin sufrir daños fue precisamente el citado *PQ–12*. A partir de entonces, la oposición de los alemanes al movimiento de los convoyes se fue haciendo cada vez más enérgica y en el Almirantazgo comprendieron que las pérdidas serían cada vez mayores, incluso aunque se reforzasen las formaciones de escolta.

Esta suposición resultó ser cierta: en sucesivas operaciones se perdieron dos cruceros y quince cargueros por la acción de destructores, submarinos y aviones alemanes; sobre todo, por obra de estos últimos. El primer lord del Almirantazgo, sir Dudley Pound, apoyó el punto de vista del almirante Tovey, quien aseguraba que, si no se encontraba una manera de neutralizar los aeródromos del enemigo, eran de temer pérdidas bastante más graves, y aconsejaba suspender el envío de nuevos convoyes hasta septiembre, es decir, hasta que empezara la noche boreal.

Pero el acuerdo Beaverbrook-Harriman había determinado la entrega de cantidades muy especificadas y en fechas más o menos fijas. El día 30 de abril había 107 buques cargados o en fase de carga, que debían partir a fines de mayo, y Churchill, contestando a las presiones del presidente Roosevelt, que solicitaba la salida de los convoyes, le dijo, después de haber tratado ampliamente el asunto: «Tres convoyes cada dos meses, compuestos de 35 ó 25 buques, representan, según la experiencia, el máximo que podemos hacer».

La decisión, diametralmente opuesta al parecer del primer lord del Almirantazgo, la dictaban necesidades políticas. En efecto, los Ejércitos alemanes estaban penetrando en el corazón de Rusia y Stalin solicitaba del Primer Ministro británico que «tomase todas las medidas posibles» para asegurar la llegada de los 90 buques ya cargados y que estaban en espera, «porque el envío es de la máxima importancia para nuestro frente».

Por este motivo, Churchill, aun participando de las aprensiones de los jefes de Estado Mayor, decidió no suspender las salidas. Y así, el *PQ–16*, compuesto de 35 buques, y el *QP–12*, compuesto de 15, salieron, repectivamente, de Islandia y de Murmansk, el día 21 de mayo. El convoy que regresaba a Gran Bretaña llegó indemne a su destino; pero el que se dirigía a la URSS sufrió toda la violencia del ataque de los *U–Boot* y de unos 260 aviones alemanes, entre los cuales había también aviones torpederos. En el curso de la batalla, fueron hundidos seis buques.

La tenaz defensa opuesta por los navíos de escolta del *PQ–16* mantuvo las pérdidas dentro de límites aceptables; sin embargo, quedó claro que el enemigo estaba ya resuelto a oponerse firmemente al flujo de abastecimientos destinados a la URSS. El Almirantazgo comprendió que si los alemanes, además de atacar con submarinos y aviones, lo hacían también con los buques pesados de superficie al este del cabo Norte, las consecuencias podrían ser desastrosas. Y no obstante, el siguiente convoy, el *PQ–17*, partió para Arjánguelsk bajo tan siniestros auspicios.

Una pieza antiaérea de un destructor de escolta de un convoy que navegaba hacia Arjánguelsk. El 28 de septiembre de 1941 zarpó de Islandia, con dirección a Rusia, el primer convoy británico. La reacción alemana no fue inmediata, y por ello, a fines de año, 53 mercantes que formaban parte de siete convoyes pudieron llegar a la URSS. *(Associated Press)*

B. B. SCHOFIELD, VICEALMIRANTE



Caballero de la Orden del Baño y comendador de la Orden del Imperio Británico, nació en 1895. Estudió en las Academias Navales de Osborne y de Dartmouth. Durante la primera Guerra Mundial participó, a bordo del *Indomitable*, en la acción de Dogger Bank y luego prestó servicio en unidades menores, pertenecientes a la Escuadra de Harwich. En 1934 terminó brillantemente sus estudios en el Naval Staff College (Escuela de Guerra de la Marina) y en 1939 fue agregado naval en La Haya y en Bruselas. En 1941 se le reclamó en el Almirantazgo y pasó a ser miembro del Estado Mayor de la *Trade Division* (convoyes). En 1943 asumió el mando del *Duke of York*, nuevo buque insignia del comandante en jefe de la *Home Fleet*. A continuación mandó el *Dryad*, sede del mando para el desembarco en Normandía, y el *King George V*, buque insignia de la Flota del Pacífico en 1945. En 1950 dejó el servicio. Es autor de varios libros y de artículos sobre temas navales.

SOLO PASARON DIEZ

B. B. Schofield, vicealmirante

La necesidad de convencer a los rusos de que Gran Bretaña estaba firmemente decidida a ayudarles, al precio que fuera, significaba que el convoy *PQ-17* debía partir, aunque todos sabían que la operación era un grave error estratégico. En efecto, en junio de 1942 los alemanes habían reunido una poderosa formación de buques de superficie a lo largo de las costas centrales y septentrionales de Noruega, y habían reforzado también la *Luftwaffe*, decididos a destruir el próximo convoy de las fuerzas de la Marina aliada con un ataque a ultranza.



A primeros de junio de 1942 el Almirantazgo supo, a través del Servicio de Información, que los alemanes estaban proyectando un ataque en gran escala contra el próximo convoy que se dirigiera a Rusia. La Marina alemana había reunido una poderosa formación de buques de superficie en aguas de Noruega y no se podría impedir que también se concentrasen en la zona numerosos submarinos. Pero la amenaza más grave la representaba el notable refuerzo de la *Luftwaffe*.

El almirante sir John Tovey consideraba la situación estratégica como «totalmente favorable» al enemigo. Los buques pesados germanos operarían a poca distancia de sus costas, con el apoyo de poderosas fuerzas aéreas de reconocimiento y de ataque y con la protección de una escolta de submarinos en los canales que se abren entre las Spitzbergen y Noruega. En cambio, a nuestras unidades de cobertura, una vez penetraran en aquellas aguas, les faltaría el apoyo aéreo de las bases costeras, a 1000 millas de distancia, y los destructores no tendrían la suficiente cantidad de reserva de combustible para poder escoltar hasta un puerto cualquier buque que se encontrara averiado.

El almirante Tovey y el teniente general de Aviación sir Philip Joubert de la Ferté, comandante en jefe del *Coastal Command*, aconsejaban el envío dé algunos aviones de gran autonomía y de un escuadrón de aviones torpederos a las costas septentrionales de la URSS, y de los sondeos realizados en este sentido cerca de los soviéticos resultó que éstos estaban dispuestos a prestar todo el apoyo necesario. Pero en aquel período el mando costero sólo disponía de dos escuadrones de aviones torpederos y el Almirantazgo, por su parte, con el recuerdo reciente y amargo de la victoriosa correría llevada a cabo en febrero por el *Scharnhorst* y *Gneisenau* en el canal de la Mancha y temeroso de que los buques alemanes intentasen irrumpir en el Atlántico, no quiso saber nada de debilitar las fuerzas de ataque en las aguas metropolitanas. Tan sólo permitió el traspaso al lago Lachta, cerca de Arjánguelsk, de ocho hidroaviones para la lucha antisubmarina.

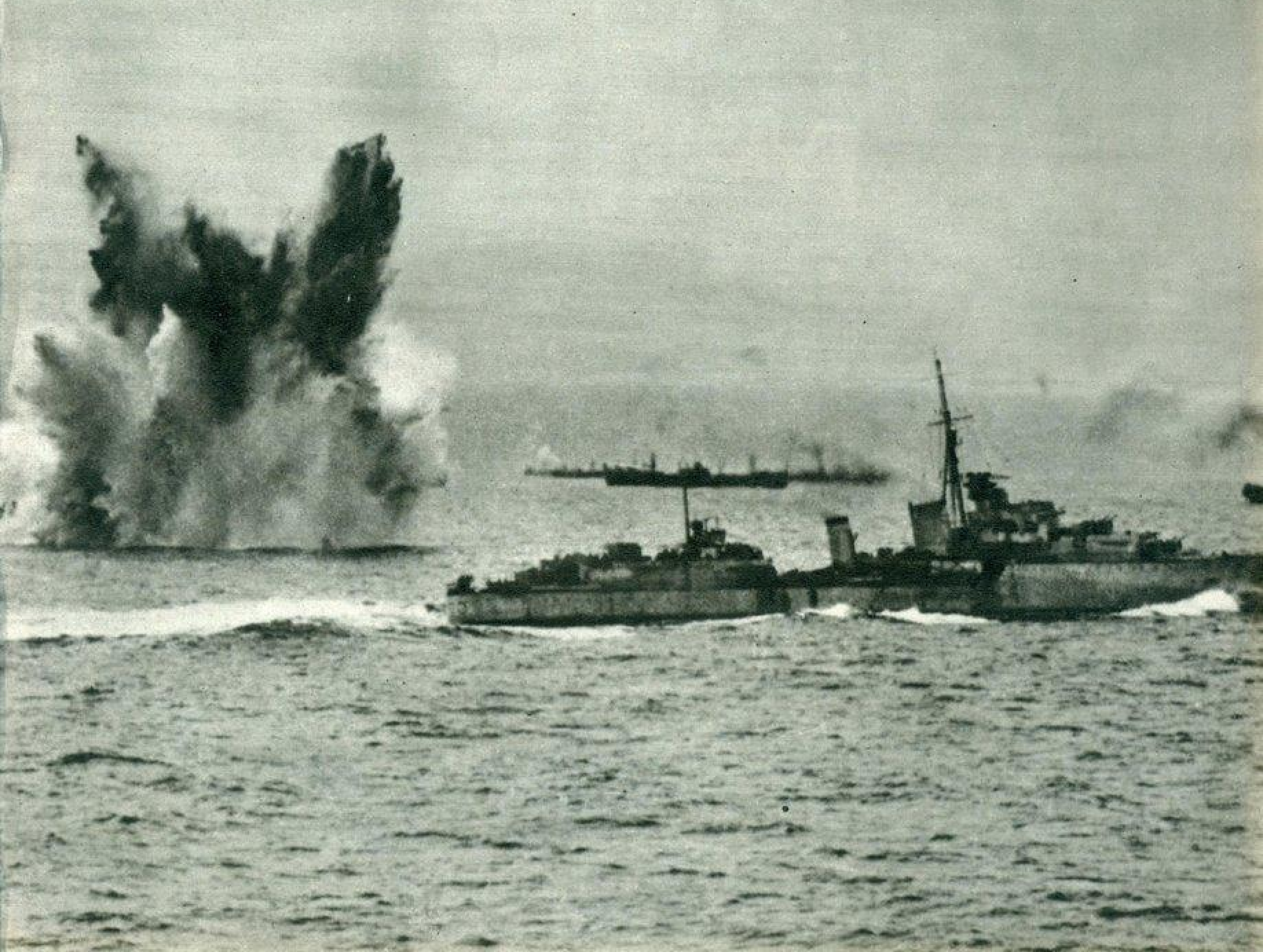
Las órdenes dadas por el Almirantazgo al convoy *PQ-17*, eran, en síntesis, las siguientes: al oeste de la isla de los Osos, cualquier eventual ataque de fuerzas enemigas de superficie debería ser afrontado por las fuerzas enemigas de superficie británicas; en cambio, si el ataque se desencadenaba al este de la isla citada, la misión de defensa correspondía a los submarinos aliados. Los cruceros que acompañarían al convoy no debían llegar al este de la isla de los Osos si las fuerzas enemigas de superficie incluían buques con los que no se podían enfrentar. La defensa contra los ataques de los submarinos se reforzaría con destructores agregados a la escolta próxima, compuesta de corbetas, dragaminas y pesqueros. Sin embargo, contra los ataques desde el aire, a excepción de un único avión de caza embarcado en un mercante provisto de catapulta, el convoy no contaba más que con los cañones de las unidades de escolta y con los que montaban los mismos mercantes, a los que se les agregaron dos buques modificados como unidades antiaéreas, el *Palomares* y el *Pozarica*.

El convoy se hace a la mar

Mientras tanto, los alemanes habían preparado el plan de ataque: dividieron sus fuerzas de superficie en dos grupos, el primero (grupo A) estaba compuesto por el acorazado *Tirpitz*, en el que enarbolaba su insignia el vicealmirante Schniewind, por el crucero *Hipper* y seis destructores; el segundo (grupo B) contaba con los acorazados de bolsillo *Lützow* y *Admiral Scheer* y otros seis destructores. El grupo A debía atraer lejos del convoy a las unidades de escolta y el grupo B hundiría a los buques auxiliares. El golpe de gracia a los navíos averiados pero no hundidos lo darían los aviones y los *U-Boot*. Los aparatos de reconocimiento de gran radio de acción volarían hacia el Sur, hasta el Firth of Forth, siguiendo constantemente todas las formaciones que lograsen localizar. Para impedir cualquier accidente por errores de identificación, los ataques aéreos se dirigirían tan sólo contra los portaaviones y los buques mercantes.

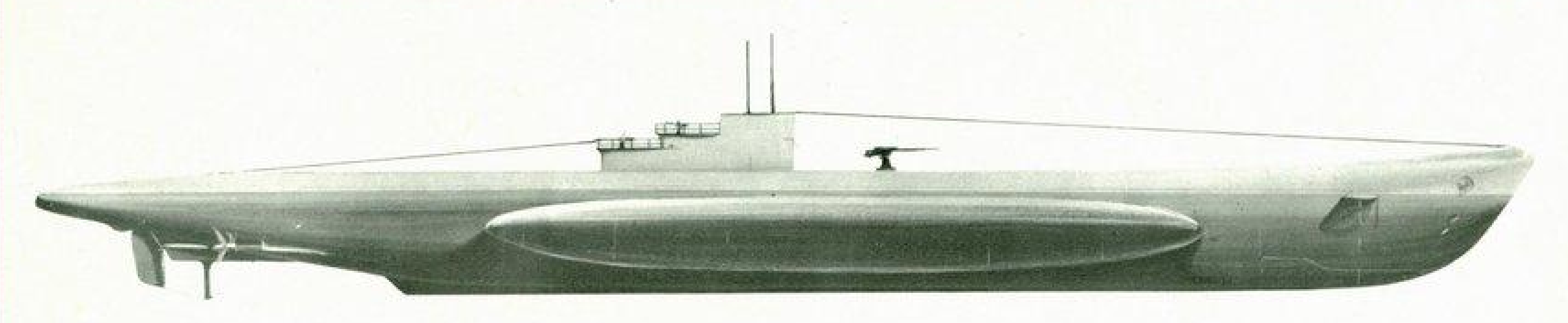
Se destacaron tres submarinos al nordeste de Islandia para vigilar los movimientos del convoy, con orden de seguirlo y dar cuenta de su composición y de la importancia de la escolta. Una vez debidamente localizado, el grupo A debería dirigirse hacia un fondeadero en las islas Lofoten y el grupo B hacia Altafjord, cerca del cabo

El día 4 de julio de 1942 el convoy británico *PQ-17* es atacado por bombarderos y por aviones torpederos alemanes al nordeste de la isla de los Osos, en el mar de Barents. En el curso de la acción se hundieron dos mercantes y otros dos fueron averiados. *(Paul Popper)*



U-BOOT: FLAGELO DE LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

El primer "tiempo feliz" de los *U–Boot* fue el año 1940 y los primeros meses de 1941, cuando sembraron la destrucción entre los convoyes aliados en el Atlántico, débilmente protegidos y con escoltas mal armadas y poco expertas para esta misión. Pero, a partir del verano de 1941, la creciente solidez de las escoltas y la mayor intervención de la protección aérea, obligaron a los grupos de *U–Boot* a buscar otras zonas donde fuera más probable conseguir presas fáciles. La entrada de Estados Unidos en la guerra ofreció la ocasión de hundir miles de toneladas de buques con el mínimo riesgo: este fue el segundo "tiempo feliz" de los *U–Boot*. Sin embargo, la entrada en guerra de Estados Unidos significaba también que el tránsito de los convoyes se extendería a todo el Atlántico, y por ello los submarinos se vieron obligados a buscar nuevos objetivos en el cerítro del océano. La batalla llegó a su fase culminante cuando los *U–Boot* se esforzaron desesperadamente para destruir el nuevo y eficiente sistema de convoyes y para forzar a Gran Bretaña a la rendición antes de que la protección aérea del tráfico marítimo se extendiese a toda la superficie del océano. Desde julio de 1942 a mayo de 1943 se combatió una batalla durísima: ésta concluyó con la definitiva derrota de los *U–Boot*, que, en sus métodos de ataque, no lograron mantenerse a la par con los sistemas de contraataque de los Aliados.



Tipo IX-D2. Alta velocidad y armamento pesado

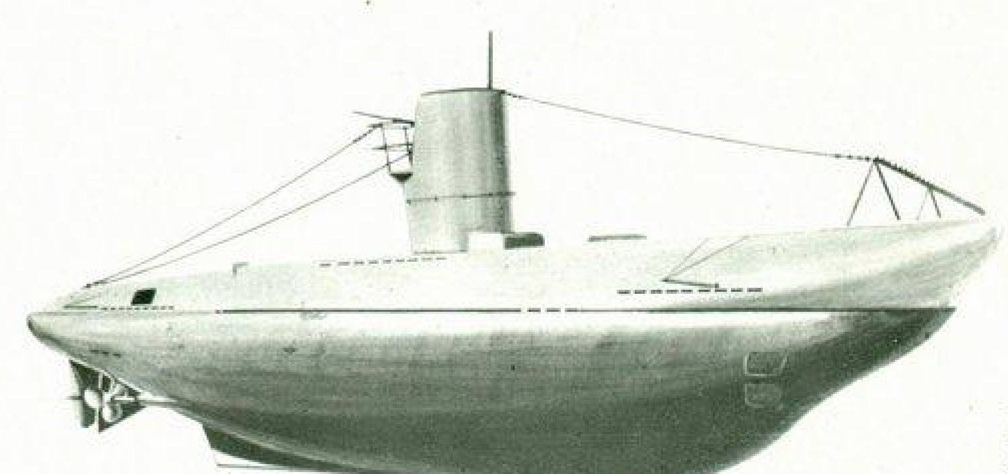
La táctica que emplearon los *U-Boot* durante los primeros años del conflicto no difirió de la utilizada en 1914-1918: de día, patrullamiento en inmersión, y en superficie por la noche, atacando muy a menudo. Estos métodos requerían mucha velocidad en superficie y un armamento poderoso, lo que se consiguió en el tipo de submarino IX-D2, cuya autonomía se aumentó notablemente llenando incluso de gasolina las cajas de inmersión centrales y reduciendo al mínimo las partes habitables. **Desplazamiento:** 1616/1804 t (en inmersión). **Dimensiones:** 88 × 7,5 × 5,2 m. **Velocidad:** 19,2 nudos en superficie y 7 nudos en inmersión. **Autonomía:** 2370 millas a 12 nudos y en superficie, y 57 millas a 4 nudos y en inmersión. **Armamento:** 1–105, 1–37 y 1,20 a. a., 6 tubos lanzatorpedos y una dotación de 24 torpedos, o bien 6 torpedos y 32 minas. **Tripulación:** 57 hombres.

Tipo VII-B. El más importante submarino alemán de gran crucero

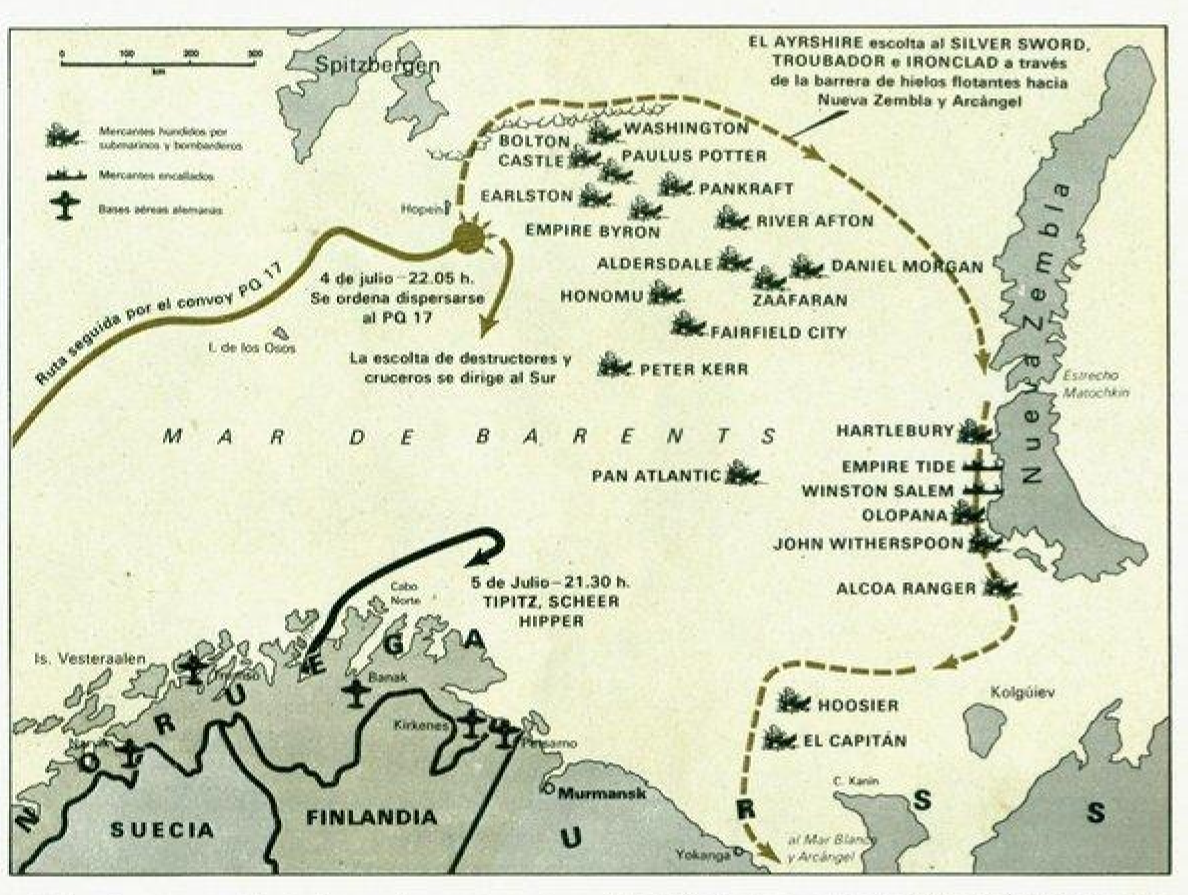
Este es el más importante tipo de submarino que existía al estallar el conflicto y el que desempeñó un papel decisivo en la fase inicial de la guerra. En 1939 sólo había 18 unidades, 10 de las cuales ligeramente mayores. Se derivaba del tipo finlandés *Vetehinen*, con aumento de la autonomía y de la velocidad. **Desplazamiento:** 753/857 t (en inmersión). **Dimensiones:** 67 × 6,2 × 3,3 m. **Autonomía:** 6500 millas a 12 nudos y en superficie, y 80 millas a 4 nudos y en inmersión. **Armamento:** 1-88 y 1-20 a. a., 5 tubos lanzatorpedos de 533 mm (4 anteriores y 1 posterior), con una dotación de 12 torpedos, o bien 14 minas. **Tripulación:** 44 hombres.

Tipo II-B. La clase más numerosa al principio

Al estallar las hostilidades, el arma submarina alemana se hallaba a la mitad de un programa de construcciones basado en la hipótesis de una guerra para 1944/1945. Aunque la Marina alemana consideraba a los submarinos como su arma decisiva, en vísperas de la guerra los más numerosos eran los costeros, tipo II-B. De 57 submarinos, 30 eran costeros y 18 del tipo aquí representado, aptos para operar en el mar del Norte o en el Báltico, pero no en rutas de más tráfico. **Desplazamiento:** 279/329 t. **Dimensiones:** 43 × 4 × 4 m. **Velocidad:** 13 nudos en superficie y 7 en inmersión. **Autonomía:** 1800 millas en superficie y a 12 nudos, y 43 millas a 4 nudos en inmersión. **Armamento:** 1-20 a. a., 3 tubos lanzatorpedos de 533 mm con una dotación de 6 torpedos u 8 minas. **Tripulación:** 25 hombres.



(John Batchelor)



Entre todos los convoyes enviados a Rusia, el *PQ–17* fue el que experimentó las pérdidas más graves: fueron hundidos 23 buques de los 33 que salieron de Islandia, y eso sin que el *Tirpitz* se aproximara al convoy. Al mismo tiempo se desvanecieron las esperanzas aliadas de que los buques de superficie alemanes se dejasen atraer al radio de acción de los acorazados de la *Home Fleet*. Los comandantes de los *U–Boot*, cuando se percataron de que el convoy había roto la formación y se dirigía al Este, se reunieron en las aguas situadas entre las Spitzbergen, Nueva Zembla y el mar Blanco y lo diezmaron.

Norte. Apenas se recibiese la orden, los dos grupos se dirigirían hacia un punto de encuentro, establecido 100 millas más al norte del cabo Norte, a fin de situarse en una posición propicia para el ataque al este de la isla de los Osos.

El plan estaba bien concebido, pues el almirante Raeder sabía las dificultades en que se encontraba Tovey por carecer de una cobertura aérea adecuada, y sabía también que, hasta aquel momento, ningún buque de guerra importante se había adentrado en el mar de Barents. Sin embargo, cuando el comandante en jefe alemán lo sometió a Hitler, éste puso como condición, para dar su consentimiento, que la *Luftwaffe* pusiera fuera de combate a los portaaviones enemigos antes de que se realizase el ataque al convoy. Desde el hundimiento del *Bismarck*, Hitler estaba obsesionado por los daños que podría sufrir la Flota.

Así pues, todo estaba dispuesto cuando el convoy *PQ-17*, al mando del contraalmirante de la reserva J. C. K. Dowdind, zarpó el 27 de junio de 1942 del puerto islandés de Reykiavik. Como escolta inmediata llevaba seis destructores, dos buques antiaéreos, cuatro corbetas, tres dragaminas, cuatro pesqueros y dos submarinos.

La cobertura próxima la proporcionaba una formación naval compuesta por cuatro cruceros armados con cañones de 203 mm (dos ingleses y dos americanos) y tres destructores, todos ellos al mando del contraalmirante L. K. H. Hamilton. La formación de acorazados para la cobertura general comprendía el *Duke of York*, el acorazado americano *Washington*, el portaaviones *Victorious*, dos cruceros y 14 destructores.

Aviones de reconocimiento alemanes localizaron el *PQ-17* el día 1 de julio, al mediodía, y los submarinos, ya apostados para interceptarlo, se situaron rápidamente en su estela. Desde aquel momento el convoy quedó sometido a una vigilancia ininterrumpida. Los cruceros de escolta, que se encontraban a unas 40 millas más al Norte, escaparon a la observación del enemigo, como era el deseo del almirante Hamilton, quien deseaba dejar a los alemanes, en la incertidumbre respecto a la importancia de las fuerzas de cobertura. Al día siguiente el convoy entró en un banco de niebla y permaneció en él durante 24 horas, lo que le permitió aproximarse al Este eludiendo la vigilancia aérea. Los *U-Boot*, sin embargo, no dejaron de perseguirlo.

Por la tarde del día 3 de julio, el Almirantazgo, que había recibido el informe de que el límite de los hielos se encontraba bastante más al norte de la isla de los Osos, advirtió al almirante Hamilton que debía ordenar al comandante de la escolta del convoy que se dirigiese al norte de la citada isla e intentase mantenerse a 400 millas de distancia del aeródromo alemán de Banak. Se transmitió el mensaje; pero el convoy no se desvió tanto como pretendía el Almirantazgo, porque las directivas impartidas al comandante de la escolta le aconsejaban que se acercase lo más posible al Este, siempre que las condiciones fueran buenas. En aquel momento el almirante Hamilton juzgó que había llegado el momento de revelar al enemigo su presencia, y a las 22,15, cuando se encontraba en la cola del convoy, consiguió su objetivo al ser avistado por un avión alemán.

Mientras tanto, la realización del plan germano había chocado con algunos obstáculos. El *Lützow* y tres destructores encallaron al salir de Altafjord, y dos destructores sufrieron averías mecánicas, con lo cual el grupo B se vio reducido al *Scheer* y a un destructor; por la noche del 3 al 4 de julio el almirante Raeder ordenó al grupo A que se le reuniese en el Altafjord. Además, los aparatos de reconocimiento de gran radio de acción, que en las primeras horas del 3 de julio habían avistado la Escuadra de Tovey, la habían perdido de vista, por lo que la *Luftwaffe* no pudo llevar a cabo las órdenes de Hitler de destruir los portaaviones.

El 3 de julio, el Almirantazgo tuvo conocimiento de que el *Tirpitz* y el *Hipper* habían dejado su fondeadero; y aunque era lógico creer que ello estaba relacionado con el convoy *PQ-17*, no fue posible obtener confirmación. Por eso, el día 4 de julio, se autorizó al almirante Hamilton, quien según las órdenes anteriores debía limitar sus movimientos al Este, para rebasar el cabo Norte si la situación lo exigía y siempre que el comandante en jefe no diera órdenes en contra. Sin embargo, el almirante Tovey no juzgó que las nuevas informaciones concernientes al enemigo autorizasen efectuar «una inversión en la dirección de las operaciones por mí acordadas con el Almirantazgo», y por lo tanto hizo uso de la facultad que se le concedía para ordenar al almirante Hamilton que se retirase apenas el convoy se encontrara al este del cabo Norte. El almirante Hamilton, cuyos destructores se estaban abasteciendo de combustible, respondió que cumpliría la orden hacia las 20 horas, apenas hubiera concluido la operación de abastecimiento; pero a las 19,30 intervino de nuevo el Almirantazgo, diciéndole que permaneciese con el convoy hasta nueva orden.

Casi en aquel mismo momento, el convoy –que ya había perdido un buque torpedeado por un avión aislado– era objeto de un ataque, llevado a cabo sin excesivo ímpetu y sin resultados positivos, por parte de los bombarderos en picado y aviones torpederos alemanes. Una hora más tarde, 25 aviones torpederos lo atacaron de nuevo, esta vez con mayor violencia, hundiendo un mercante y alcanzando otros dos, uno de ellos un buque cisterna soviético.

Había comenzado la esperada batalla con la *Luftwaffe* que tanto temían los componentes del convoy.

Pero al Almirantazgo no le habían llegado más informes sobre los movimientos de los buques enemigos, y la carencia de información es siempre un elemento hastante difícil de valorar. La tarde del 4 de julio, en Londres, sólo sabían con certeza una cosa: que el tiempo pasaba rápidamente y que ya no podían diferir más la decisión de revocar o de reafirmar las instrucciones impartidas a los buques mercantes y a las unidades de escolta. Los buques alemanes se podían encontrar en una posición tan ventajosa que les permitiera alcanzar el convoy.

El *PQ-17* se hallaba entonces a unas 130 millas al nordeste de la isla de los Osos y a una distancia de 350 millas de los acorazados de cobertura del almirante Tovey; pero si el convoy y los acorazados hubiesen recibido la orden de aproximarse a la máxima velocidad, el convoy se hubiese encontrado bajo la protección de los aparatos del *Victorious* a primeras horas

1941

28 de septiembre: sale de Islandia hacia Arjánguelsk el primer convoy aliado para la Unión Soviética, compuesto por diez mercantes.

2 de octubre: los alemanes comienzan la Operación "Tifón", o sea, la ofensiva final contra Moscú.

6 de octubre: Churchill promete a Stalin el envío de un convoy cada diez días.

5 de diciembre: los rusos lanzan una ofensiva para rechazar a los alemanes de las puertas de Moscú.

31 de diciembre: a fines de año han llegado ya a los puertos soviéticos, sin experimentar pérdidas, siete convoyes, con un total de 53 mercantes; desde el comienzo de la invasión alemana la URSS ha recibido un total de 750 carros de combate, 800 cazas, 1400 vehículos y más de 100.000 toneladas en concepto de mercancías diversas.

1942

14 de enero: se transfiere del Báltico a Trondheim, en Noruega, el acorazado alemán *Tirpitz;* es el momento en el cual los alemanes empiezan a concentrar sus unidades a lo largo de la ruta de los convoyes árticos.

6 de marzo: el *Tirpitz* sale para interceptar el convoy *PQ-12*, pero lo rechazan los aviones torpederos del portaaviones *Victorious*.

Junio: el Almirantazgo es informado de que los alemanes proyectan un ataque decisivo contra el próximo convoy que se dirija a los puertos septentrionales de Rusia.

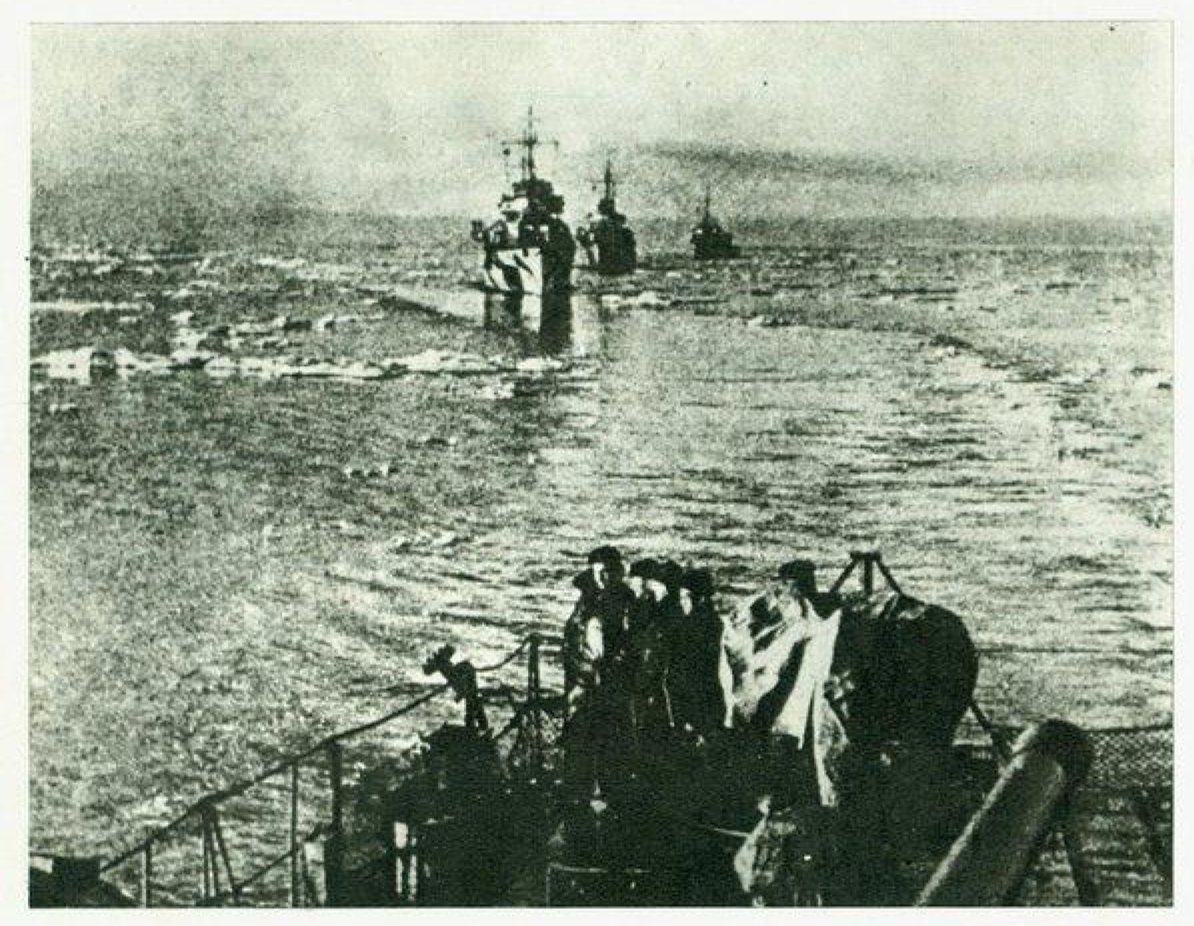
27 de junio: el convoy *PQ-17*, compuesto por 33 mercantes y escoltado por siete destructores, dos buques antiaéreos, cuatro corbetas, tres dragaminas, cuatro pesqueros y dos submarinos, sale de Islandia para Arjánguelsk.

1 de julio: aviones de reconocimiento alemanes avistan el convoy *PQ-17* y los U-Boot comienzan la persecución.

4 de julio: el convoy *PQ-17* es atacado por aviones bombarderos y torpederos alemanes que hunden dos mercantes y causan daños a otros dos. El Almirantazgo ordena al convoy que se disperse inmediatamente.

5 de julio: los *U–Boot* y los bombarderos en picado de la *Luftwaffe* prosiguen su ataque a fondo contra el convoy disperso. En las primeras 24 horas echan a pique 12 mercantes.

10 de julio: el contraalmirante Dowding llega a Arjánguelsk con sólo dos buques de los 33 que salieron de Islandia. En los días siguientes se recuperaron algunos más: pero el balance definitivo fue de 23 mercantes hundidos; con 430 carros de combate, 210 aviones, 3350 vehículos y unas 100.000 toneladas de material diverso perdidos.



Destructores soviéticos dirigiéndose al mar Blanco para escoltar los restos del *PQ-17* a Arjánguelsk. Durante el ataque alemán las pérdidas ascendieron a 430 carros de combate, 210 aviones, 3350 vehículos y unas 100.000 t de materiales diversos. *(Imperial War Museum)*

del día siguiente. El movimiento presentaba, sin embargo, bastantes desventajas, llevaría a los acorazados de cobertura dentro del radio de acción de los aeródromos alemanes, retardaría notablemente el avance del convoy hacia el Este y haría que la escolta inmediata corriese el riesgo de agotar su combustible.

Otra solución era ordenar a los cruceros que se retirasen –porque ahora ya parecía seguro que el *Tirpitz* figuraba en la formación atacante–, dejando intacta la escolta inmediata, con la esperanza de que la presencia de los destructores y de los submarinos, con el consiguiente temor de un torpedeamiento, así como el empleo de cortinas de humo o el encuentro casual con un banco de niebla, impidieran a los buques alemanes realizar el ataque.

Finalmente, quedaba la posibilidad de ordenar a los buques del convoy que se dispersasen, considerando que los alemanes no permanecerían en la zona todo el tiempo necesario para alcanzarlos uno a uno. El primer lord del Almirantazgo sopesó el pro y el contra de todas estas posibilidades y, aunque la mayoría de los otros oficiales que le acompañaban fuera contraria a la dispersión, él decidió que esta solución ofrecía por lo menos a una parte de los buques la posibilidad de escapar a la destrucción. Así, pues, dio sus órdenes de acuerdo con este parecer.

Hacia las 22 horas del 4 de julio, el almirante Hamilton recibió del Almirantazgo un mensaje «urgentísimo» que decía: «Escuadra de cruceros retirarse a toda máquina hacia el Oeste». Pocos minutos después siguió comunicación «relámpago»: «Vista amenaza buques superficie, convoy se disperse y dirija hacia puertos rusos». La palabra «dispersarse» se corrigió, en un mensaje posterior, por «ensancharse»

Asalto y destrucción

El capitán de fragata Broome, comandante de la escolta inmediata, recibió también estos mensajes, y, lo mismo que el almirante Hamilton, dedujo del contenido y del carácter de máxima urgencia de aquellos comunicados que una formación enemiga estaba a punto de aparecer de un momento a otro. Las órdenes que había recibido, en el caso de que fuerzas enemigas superiores atacaran el convoy, era de seguirlas y aprovechar todas las ocasiones favorables para atacarlas a su vez. Por ello decidió unirse a los cruceros, sabiendo que el almirante Hamilton tendría necesidad de toda la ayuda posible para enfrentarse con lo que, con toda probabilidad, era una formación bastante más numerosa que la suya. Los cruceros, que se habían retrasado al virar al Oeste, hacia las 22,30 pasaron al sur del convoy, de forma que en aquel momento se encontraban entre éste y la supuesta línea de aproximación del enemigo. Entonces aumentaron la velocidad a 25 nudos y se prepararon para la acción.

El capitán de fragata Broome, después de haber comunicado la orden de «ensancharse» al asombrado contraalmirante Dowding, alcanzó con sus destructores a los cruceros.

Los comandantes de los transportes, viendo desaparecer hacia el Oeste el grueso de la escolta, pero ignorando las razones que habían determinado tan sorprendente decisión, obedecieron la orden de «ensancharse» con la precisión de una formación naval bien adiestrada.

El enemigo se dio cuenta en seguida del cambio que se producía en la formación y de la ventaja que de ello se derivaba para sus aviones, los cuales, al no estar ya amenazados por el tiro concentrado de grupo naval, podrían atacar con la seguridad de alcanzar sus objetivos. Y lo mismo se podía decir respecto de los submarinos, libres ya para emerger, puesto que los destructores habían desaparecido, y aprovechar así, navegando en superficie, su mayor velocidad para dar caza a los buques descubiertos por los aviones. En la historia de las operaciones de convoyes se estaba preparando un desastre sin precedentes.

El primer mercante, el *Empire Byron*, fue hundido por un submarino en las primeras horas del 5 de julio, y otros cuatro lo fueron, poco más al Norte, por efecto de un ataque combinado de bombarderos en picado y de *U-Boot*. Poco después corrió la misma suerte el *Pankraft*, que navegaba aislado, y pasado el mediodía le tocó el turno al *River Afton*, buque del contraalmirante Dowding, hundido por un submarino junto con otro carguero que se encontraba en la zona. Al caer la tarde, dos buques que salieron del banco de niebla en el que habían buscado amparo, fueron inmediatamente atacados y hundidos por la aviación alemana. El dragaminas *Salamander* agrupaba a su alrededor un petrolero, un mercante y un buque de salvamento cuando fueron atacados desde el aire: el petrolero y el buque de salvamento se hundieron, con lo que se elevó a doce buques el total de las pérdidas sufridas en las primeras 24 horas. Y con los tres hundidos anteriormente, el número de buques perdidos era casi la mitad del convoy.

Pero todavía continuó la persecución. Los ataques prosiguieron todo el día siguiente y los *U-Boot*, suponiendo lógicamente que los buques supervivientes se dirigirían hacia la costa occidental de Nueva Zembla, se dispusieron a perseguirlos. En el transcurso de las 48 horas siguientes encontraron cuatro buques y los echaron a pique, mientras los aviones que inspeccionaban la zona del mar de Barents hundieron otro.

Los dos buques antiaéreos, con un grupo formado por algunas corbetas y dragaminas y dos mercantes, consiguieron llegar hasta el estrecho de Matochkin, que corta en dos la isla de Nueva Zembla, donde se les unieron el dragaminas *Salamander*, otros tres buques mercantes y el buque de salvamento *Zamalek*. La última en unírseles fue la corbeta *Lotus*, que había invertido su ruta para recoger al contraalmirante Dowding y algunos supervivientes del *River Afton*. Como no tardaron en darse cuenta del peligro que entrañaba su posición, formaron un pequeño convoy y se dirigieron al Sur, hacia el mar Blanco.

En un principio los protegió la niebla; pero cuando se hallaban tan sólo a 60 millas de la costa rusa sufrieron un ataque de bombarderos de alta cota que los acribillaron durante cuatro horas, sin que fuesen escuchadas las llamadas urgentes para lograr la protección de los aviones de caza soviéticos. Dos mercantes fueron hundidos. El contraalmirante Dowding, que salió de Islandia con 33 buques, llegó a Arjánguelsk con dos unidades. Otros ocho barcos, embarrancados o navegando un tanto a la deriva, lograron escapar de la destrucción. O sea que, en total, sólo se salvaron diez. El balance final fue de 23 buques hundidos, y con ellos se perdieron 430 carros de combate, 210 aviones, 350 vehículos y poco menos de 100.000 toneladas de diversos materiales.

Daños materiales y morales

No fue posible mantener el secreto sobre las graves pérdidas sufridas por el convoy *PQ-17*. La propaganda enemiga, como es natural, aprovechó ampliamente todas las noticias que se habían filtrado sobre este asunto y los periódicos alemanes publicaron episodios relatados por algunos supervivientes de los buques norteamericanos. Y puesto que no era posible hacer pública la verdad de los hechos, se levantó una oleada de acusaciones contra la *Royal Navy* por haber abandonado el convoy en una coyuntura tan crítica. Lo cierto es que la confianza de los oficiales y de las tripulaciones de los mercantes británicos y norteamericanos en la Marina inglesa se vio, si bien por corto espacio de tiempo muy quebrantada.

La pérdida de tan gran cantidad de armamento y de equipo fue un duro golpe para los rusos, y Stalin consideró el desastre como una prueba de la escasa voluntad de triunfar en la empresa, respondiendo en términos bastante ásperos al mensaje en el que Churchill le informaba de la necesidad, entonces evidente, de suspender los envíos hasta el otoño.

La lección más significativa que se sacó de aquel desastre fue que el Almirantazgo, al no indicar la razón de las órdenes taxativas que cursó, había provocado una discordancia de interpretaciones por parte de los comandantes directamente interesados. El almirante Tovey supuso, cuando fue evidente que el *Tirpitz*, en contra de lo que se creía, no estaba en sus inmediaciones, que el almirante Hamilton había ordenado al capitán de fragata Broome volver con sus destructores a la zona en que el convoy se había dispersado.

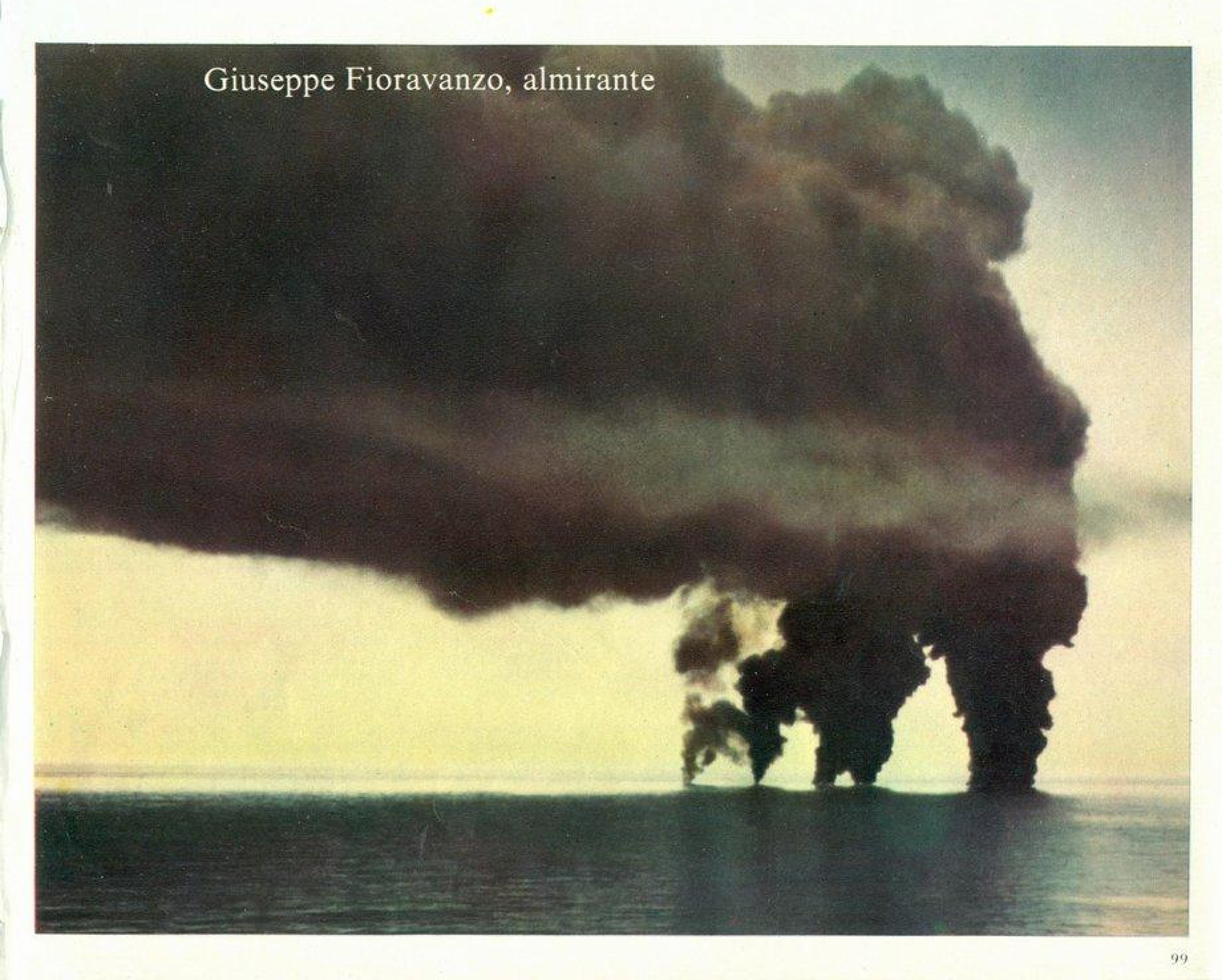
Pero Hamilton creyó que los alemanes, al saber que el convoy se había dispersado, intentarían ampliar su éxito ordenando a la formación del almirante Schniewind que atacara a sus fuerzas. Naturalmente, Hamilton ignoraba que Hitler limitara de forma tan rigurosa los movimientos de los buques alemanes.

Hoy es una opinión admitida por la mayoría que la orden de dispersión del convoy fue prematura; pero la crítica más severa dice que fue un grave error. El Almirantazgo disponía de informaciones sobre el enemigo bastante más precisas de las que podía tener un comandante en navegación; pero, en cambio, este último casi siempre suele tener mejores elementos de juicio sobre la acción inmediata.

En definitiva, lo cierto es que si se consideran todos los factores, cualquier acción que se hubiera emprendido en las condiciones entonces existentes no hubiera evitado que el convoy sufriera graves pérdidas, pues el enemigo contaba con todas las ventajas de su parte. La decisión de efectuar una operación que, como ya se sabía antes de iniciarla, era estratégicamente insensata, había sido dictada tan sólo por un cálculo de conveniencia política.

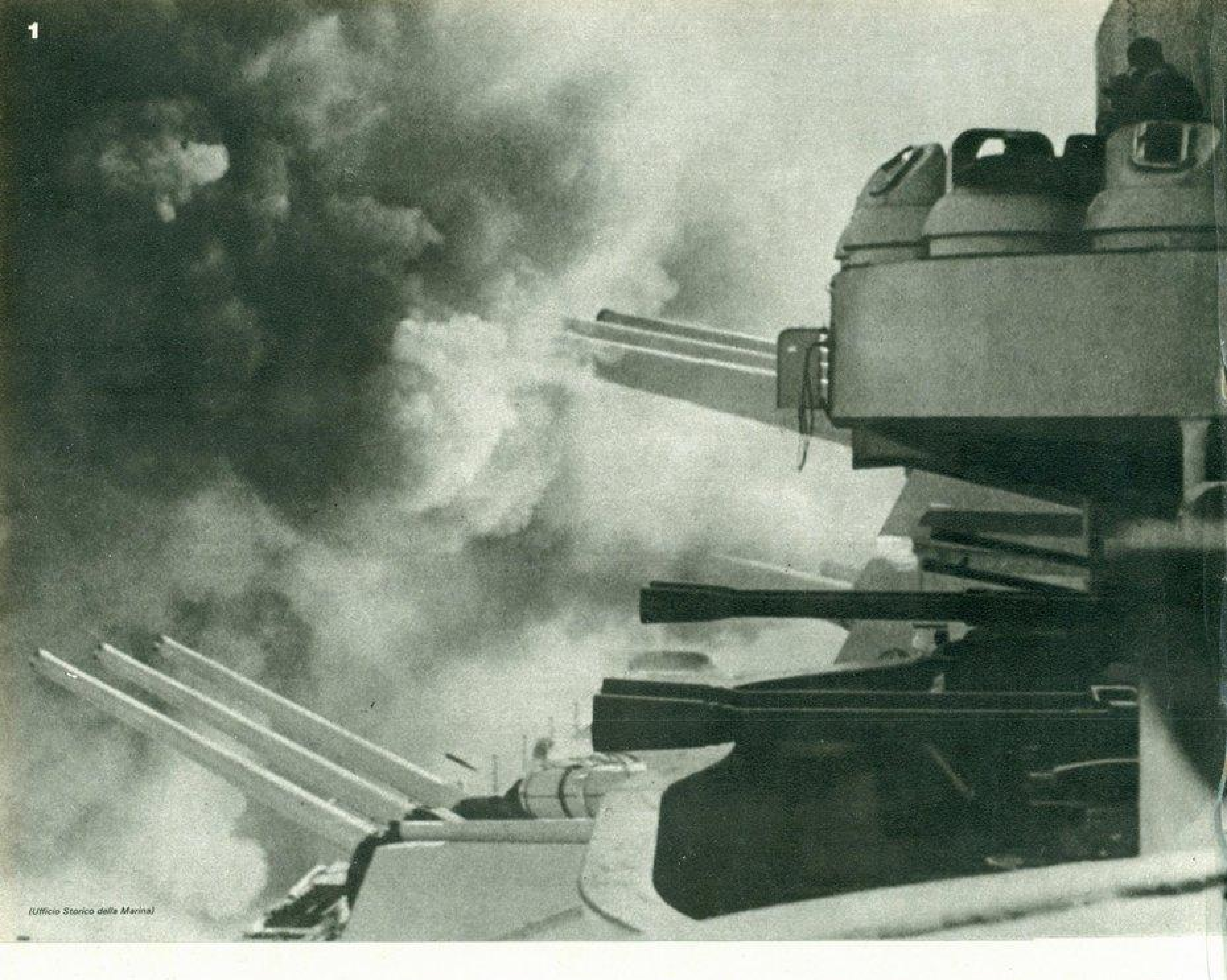
OPERACION A MEDIADOS DE JUNIO DE 1942

Pantelaria, junio de 1942



Giuseppe Fioravanzo, almirante

1



A mediados de junio de 1942 Malta atravesaba una crisis por falta de abastecimientos, ya que el último envío de víveres y de municiones se recibió el 25 de marzo de 1942, cuando, tras la batalla de la Segunda Sirte, llegaron a la isla 5000 toneladas de las 25.000 que deberían llegar.

Por ello, a fines de abril, el Comité Imperial británico de Defensa decidió preparar una gran operación de abastecimiento de la isla a base de convoyes: uno formado por once transportes, procedente de Levante (Egipto), y otro por seis, procedente de Poniente (Inglaterra, vía Gibraltar), ambos fuertemente escoltados. Reunir las fuerzas navales necesarias para reforzar las que ya había en Gibraltar y en Alejandría, así como los buques mercantes para transportar la carga requirió varias semanas de preparación, por lo que la expedición no estuvo dispuesta para hacerse a la mar hasta el 12 de junio. La mañana de este día, *Supermarina Roma* (Mando central de la Marina) recibió noticias del paso por Gibraltar de numerosos transportes y de unidades navales que se dirigían hacia el Mediterráneo central. En el transcurso de la mañana del 13, el reconocimiento aéreo señaló asimismo la presencia, frente a Alejandría, de un número aún mayor de transportes y de buques de escolta. Exactamente, las fuerzas que se habían hecho a la mar eran las siguientes:

- desde Gibraltar (Operación «Harpoon»): 1 acorazado, 2 portaaviones, 2 cruceros, 1 crucero antiaéreo y 8 destructores (ésta era la Fuerza W, destinada a proteger el convoy hasta las proximidades del canal de Sicilia y después volver atrás); 1 crucero antiaéreo, 9 destructores y 6 mercantes (Fuerza X), ayudados por 10 dragaminas y 6 lanchas cañoneras, destinados a dragar de proa el convoy en las aguas que estuvieran minadas (minadas por nosotros) del canal de Sicilia y alrededor de Malta;
- desde Alejandría (Operación «Vigorous»): 7 cruceros, 1 crucero antiaéreo, 26 destructores, 4 corbetas, 3 buques de salvamento, 11 mercantes y 1 antiguo acorazado *(Centurion)* convertido en buque de transporte.

Además, 4 submarinos británicos se habían situado al acecho al este de Malta, y otros 18 a lo largo de las probables rutas de las fuerzas navales italianas, previendo que saldrían de Tarento hacia el Este.

Por su parte, *Supermarina*, basándose en las primeras informaciones recibidas y en la probable velocidad de los convoyes británicos (del orden de 12-13 millas por hora), deducida de la experiencia de dos años de guerra, había tomado las siguientes determinaciones:

- hostigar al enemigo, en el sector Oeste, con amplio despliegue de submarinos; llevar a cabo intensos ataques aéreos (dispuestos de acuerdo con *Superaéreo*) en la zona situada entre Cerdeña y el África francesa; sorprender al convoy al sur de Pantelaria, hacia las 5 de la madrugada del día 15, con la 7ª División ligera, que saldría de Palermo con la certeza de que aquella mañana pasaría el convoy por aquel punto y que las fuerzas principales de protección no se aventurarían (como de costumbre) más allá del cabo Bon; obstaculizar con torpederos y *MAS* el paso del enemigo entre los campos minados del canal de Sicilia;
- en el sector Este, interceptar el convoy con las fuerzas navales de batalla, las cuales maniobrarían de tal forma que obligarían a invertir la marcha a los ingleses o bien a presentar batalla en condiciones de inferioridad; organizar ataques de aviones italianos y alemanes y de lanchas torpederas alemanas con bases en Cirenaica, Creta y el Dodecaneso.

En relación con estos conceptos operativos, las fuerzas italianas que participaron en la operación contra la «Harpoon-Vigorous» (que prácticamente tuvo todo el Mediterráneo como campo de acción) fueron:

- contra la «Harpoon»: 2 cruceros, 5 destructores y 14 submarinos escalonados frente a las costas argelinas; torpederos y *MAS* en el canal de Sicilia; 347 aviones italianos y 176 aviones alemanes.
- contra la «Vigorous»: 2 acorazados, 4 cruceros, 12 destructores y 7 submarinos (5 frente a Cirenaica y 2 cerca de Malta); 44 aviones italianos y 122 alemanes, que intervinieron el 14 de junio, y luego 25 italianos y 84 alemanes que entraron


(Ufficio Storico della Marina)
2


(Fototeca US)
3


(Foto FP)
4

① **15 de junio de 1942: el *Vittorio Veneto* dispara con todas sus piezas para rechazar un ataque de aviones torpederos británicos.**

② **El avión del *Vittorio Veneto* ha caído de su catapulta a consecuencia de las bombas que han estallado alrededor del buque en el transcurso de los violentos ataques aéreos lanzados por los ingleses el 15 de junio.**

③ **Destructores ingleses navegando a toda máquina a los flancos del convoy "Vigorous". De los 18 transportes británicos que se dirigían a Malta a mediados de junio de 1942, sólo dos lograron alcanzar la isla.**

④ **El *Argus*, un antiguo portaaviones que, con el *Eagle*, proporcionó el apoyo aéreo en el curso de la Operación "Harpoon", fotografiado durante el ataque de un avión torpedero italiano.**

⑤ **El destructor británico *Bedouin* es alcanzado por los disparos de la 7ª División naval italiana en aguas de Pantelaria, la mañana del 15 de junio, y queda inmovilizado. Más tarde, lo hundiría un avión torpedero italiano.**


(Fototeca US)
5

en acción el 15 de junio; cazas italianos y alemanes escoltaban a las fuerzas navales.

Los jefes británicos eran el almirante Curteis (Fuerza W), el capitán de navío Hardy (Fuerza X) y el vicealmirante Vian (Fuerza de Alejandría), quien dependía del almirante Harwood, sustituto de Cuningham en el mando de la *Mediterranean Fleet*. Por parte italiana figuraban el almirante Da Zara, cuyo buque insignia era el crucero *Eugenio di Savoia* (7ª División, que combatió en Pantelaria); el almirante Iachino, comandante en jefe de las fuerzas navales, con su insignia en el acorazado *Littorio*; el almirante Fioravanzo, en el *Vittorio Veneto* (9ª División de acorazados); el almirante Courten, a bordo del crucero *Garibaldi* (8ª División de cruceros), y el almirante Parona, en el *Gorizia* (3ª División de cruceros).

La Operación «Harpoon»

Recordando los acontecimientos, empezaremos hablando de la Operación «Harpoon», que se inició el 12 de junio en Gibraltar y acabó en aguas de Pantelaria el día 15.

Las dos Fuerzas, W y X, navegaron sin ser molestadas hasta la mañana del día 13, cuando a las 9 horas un avión de reconocimiento alemán las localizó a unas 45 millas al sur de Ibiza, rumbo a la entrada septentrional del canal de Sicilia. Desde aquel momento, a pesar de la intervención de los cazas de los dos portaaviones británicos, los aviones de reconocimiento italianos y alemanes mantuvieron la formación bajo una observación casi continua.

Los ataques, ya fueran separados o simultáneos, de los aviones bombarderos y torpederos que partían de los aeródromos de Cerdeña, empezaron al oscurecer de la tarde del día 13; pero la primera formación aérea no consiguió entrar en contacto con las fuerzas británicas.

Poco después de medianoche del día 13, y a las 5,05 horas del 14, los buques ingleses fueron atacados, sin éxito, por los submarinos *Uarsciek* y *Giada*, respectivamente. A continuación, los navíos británicos, con el Grupo X precediendo en unas 3 millas al Grupo W, se prepararon para afrontar la singladura más arriesgada de la travesía, aquella en la que, por aproximarse cada vez más a Cerdeña, hacía que fueran más probables e intensos nuestros ataques aéreos. Y, en efecto, entre las 9,30 y las 21,30, en seis oleadas, considerables masas aéreas atacaron con gran decisión, escoltadas por aparatos de caza, dentro de cuyo radio de acción acababan de entrar las fuerzas de la «Harpoon».

La consecuencia de tan intensa actividad aérea fue que, a las 10,15 horas el crucero *Liverpool* resultó tan gravemente averiado que tuvo que volver a Gibraltar remolcado, y poco después se hundía el mercante *Tanimbar*.

El almirante Curteis juzgó, en su parte, de «extremadamente valerosos» a los aviones italianos e «inesperadamente impresionantes» en la realización de sus ataques.

A las 17 horas, los buques británicos viraron hacia el cabo Bon, en dirección a un punto que se encontraba a 80 millas al sur del cabo Carbonera; a las 20,30 la Fuerza W invirtió a su vez el rumbo, dejando que la Fuerza X prosiguiera su marcha con un mercante menos.

Hasta el amanecer del día 15, la Fuerza X siguió navegando sin ser molestada, ya que los torpederos y los *MAS* que se encontraban en el canal de Sicilia no consiguieron avistar al enemigo, pues navegaba muy cerca de las costas de Túnez; pero, poco después del amanecer, viró hacia Levante, sin sospechar que alrededor de una hora más tarde se encontraría con la 7ª División italiana. Esta formación había sido avistada por un avión de reconocimiento británico al poco tiempo de salir de Palermo. Curteis y Kelly interceptaron la señal de localización; pero ambos, equivocándose por completo en la valoración del probable cometido asignado a la citada 7ª División, creyeron (como se desprende de sus informes) que la formación italiana no tenía la misión de interceptar a la Fuerza X al sur de Pantelaria.

Pero a las 5,30 se produjo, casi simultáneamente, el avistamiento recíproco de la 7ª División y de la Fuerza X británica. En aquel momento los buques italianos se dirigían hacia el Sur y la Fuerza X hacia el Sudeste. Los navíos italianos, que navegaban a 24 nudos, aumentaron su veloci-

dad hasta 28 cuando, a las 5,39 horas, los dos cruceros abrieron fuego contra las dos unidades de cabeza de la formación adversaria, que avanzaba a 12 nudos.

Por parte inglesa se enfrentaban un crucero antiaéreo *(Cairo)*, 5 grandes destructores de escuadra, 4 destructores de escolta, 10 dragaminas y 5 mercantes; por parte italiana, 2 cruceros *(Eugenio di Savoia* y *Montecuccoli)* y 5 destructores. Los potenciales ofensivos eran, respectivamente, de 22 piezas de 120 mm, 4 de 114 y 3 de 102, así como 58 tubos lanzatorpedos, contra 20 piezas de 152 mm, 20 de 120, 12 de 100 y 40 tubos lanzatorpedos. Como es fácil deducir, había una clara superioridad balística por parte de los buques italianos, con sus 20 cañones de 152 mm.

Inmediatamente, el comandante Kelly intentó alejar a la división italiana, lanzando al ataque sus destructores de escuadra, mientras él, con el *Cairo* (armado tan sólo con cañones de 102) y con las otras unidades, se mantenía en posición de escolta de los mercantes, envolviéndolos en una cortina de niebla artificial y respondiendo al fuego italiano con la máxima intensidad posible; además, dispuso que los mercantes se desviaran hacia el Este para ganar tiempo y retrasar la aproximación de los buques italianos.

Desde el momento en que nuestros cruceros abrieron fuego, el combate no se interrumpió, prosiguiendo durante unas 10 horas, con varias fases y pausas y en una densa atmósfera de niebla artificial; esto hizo difícil, por ambas partes, establecer una valoración exacta de las circunstancias y de los movimientos e incluso el reconocimiento de las unidades que tomaban parte en la acción.

El crucero antiaéreo *Cairo* no respondió al fuego hasta las 5,50 horas, aunque caían a su alrededor salvas bien centradas, pues sus cañones de 102 mm no tenían el alcance suficiente. «En realidad –escribió el comandante Kelly– el *Cairo* disparó intermitentemente durante toda la acción, más que nada por razones éticas pues el enemigo no se encontró nunca al alcance de las piezas de 102 mm».

A las 5,44 el almirante Da Zara aumentó la velocidad hasta 32 nudos y durante unos cinco minutos se dirigió hacia el adversario para acortar rápidamente la distancia y poder concentrar mejor el tiro contra los destructores de escuadra, que se lanzaban al ataque. A dos de nuestros destructores (*Vivaldi* y *Malocello*), que se quedaban atrás por ser más lentos, les dio la orden de atacar a los mercantes, mientras él, con los cruceros y los otros tres destructores, se proponía envolver por la proa a la formación enemiga y atacarla por la parte opuesta.

El *Vivaldi* y el *Malocello* vieron obstaculizada su maniobra por los cuatro destructores de escolta, que, inesperadamente, salieron de la niebla. El *Vivaldi*, alcanzado en una de las dos máquinas motrices, se detuvo durante cerca de media hora, mientras el *Malocello* daba vueltas a su alrededor envolviéndolos en niebla artificial hasta que ambos pudieron dirigirse hacia Pantelaria.

El almirante Da Zara continuó el combate con las otras unidades, mientras se desarrollaban ataques aéreos contra los buques británicos. Pero a las 8,15 lo interrumpió por haber perdido de vista al convoy (que había virado en dirección Norte hacia las 8), proponiéndose volver a tomar contacto táctico tras una amplia maniobra. Sin embargo, no consiguió su propósito y el convoy pudo dirigirse hacia Malta.

En efecto, hacia las 6,15 nuestros buques habían averiado seriamente al destructor de escuadra *Bedouin*, inmovilizándolo, y también, aunque menos gravemente, a su gemelo *Partridge*; asimismo el crucero *Cairo* fue alcanzado, si bien los daños que sufrió no disminuyeron su eficacia combativa. Además, algunos mercantes recibieron impactos de la artillería de los buques, y tres de ellos acabaron siendo rematados por la Aviación.

Así, cuando a las 13 horas la 7ª División estaba buscando al convoy y persiguiendo al *Partridge* (que volvía de ayudar al *Bedouin*, hundido por un avión torpedero mientras proseguía lentamente hacia Malta), dicho convoy había quedado reducido a dos únicos mercantes.

A las 14,15 horas el almirante Da Zara recibía de *Supermarina* la autorización para volver a la base (Nápoles en vez de Palermo), «salvo circunstancias de combate especialmente favorables» añadiendo que «acción contra restos del convoy será continuada por aviones y submarinos». Por lo tanto, a las 14,20 horas, la 7ª División, con los dos destructores que llevaba consigo, se dirigía hacia el Norte, rumbo a Nápoles.

Por la tarde, las unidades británicas que aún estaban en condiciones de navegar se vieron continuamente atacadas por la Aviación, y alguna de ellas chocó incluso con las minas (un destructor se hundió por esta causa) que nosotros habíamos sembrado alrededor de Malta. Así, pues, la misma tarde del 15, sólo llegaron indemnes a Malta el *Cairo* (a excepción de los daños superficiales sufridos por la mañana), cuatro destructores y un mercante, además del otro que había chocado con una mina a la entrada del puerto. La tarde del día 16, el crucero *Cairo* y los destructores volvieron a salir hacia Gibraltar, siendo atacados de nuevo por la Aviación el día 17, alcanzando y averiando al destructor *Ithuriel*. De los nuestros, sólo fue averiado el *Vivaldi*, que pudo llegar, remolcado, a Trapani poco después de medianoche del día 16.

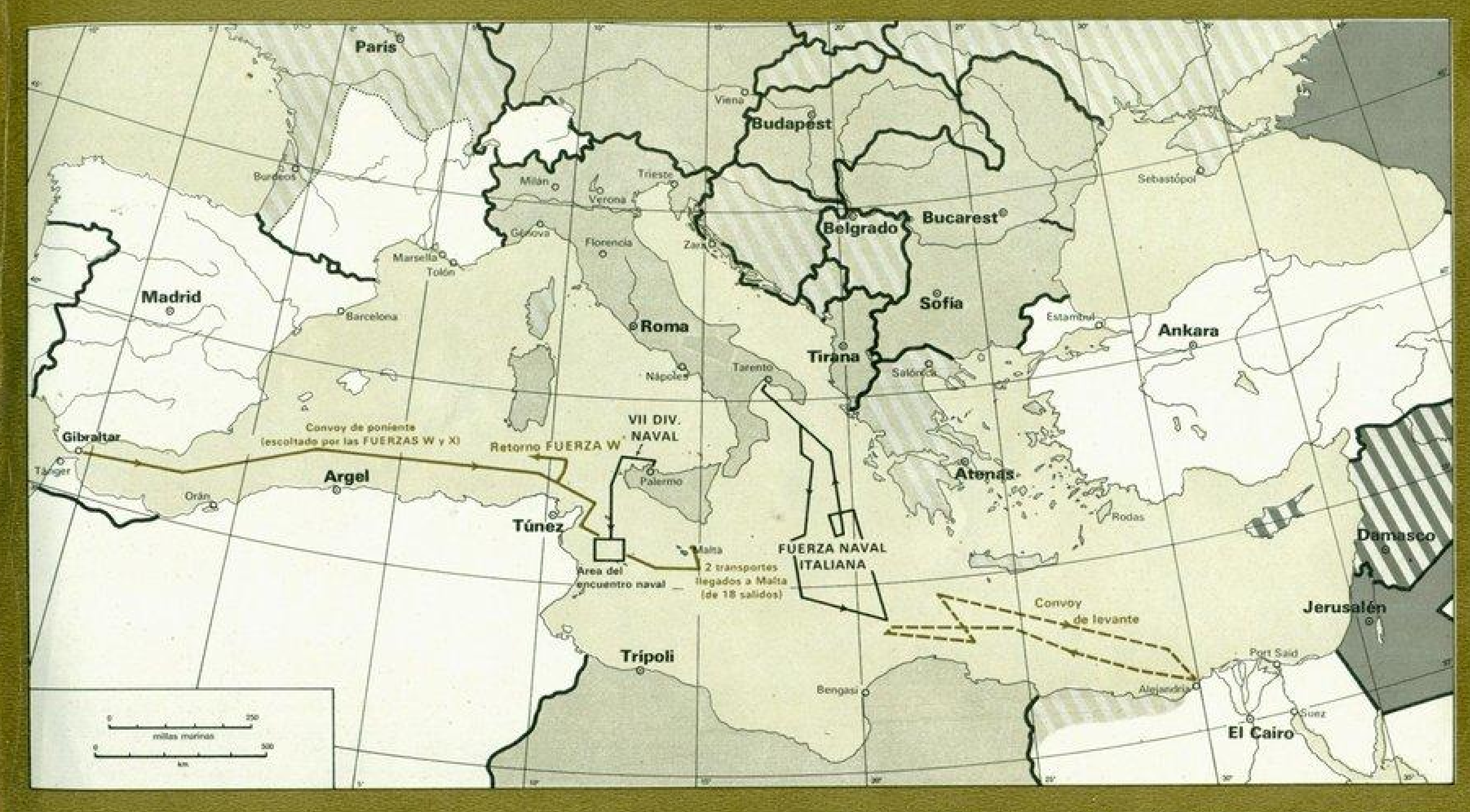
La Operación «Vigorous»

Como ya hemos dicho, desde Gibraltar sólo llegaron a Malta dos mercantes, uno de ellos gravemente averiado por una mina; pero de Alejandría no llegó ninguno de los que habían salido, pues ante la presencia en el mar de nuestras fuerzas navales el convoy renunció a continuar la travesía y no hubo combate.

Veamos, pues, cómo se desarrollaron los acontecimientos en el Mediterráneo oriental.



Un torpedo magnético, que ha pasado por debajo de la popa del *Vittorio Veneto*, estalla cerca del costado del buque. Debido a la terrible explosión el casco vibró como bajo un choque violento, pero no se registraron daños a bordo de la unidad. *(Ufficio Storico della Marina)*



Para aliviar la desesperada situación de Malta, el Gobierno británico dispuso el envío de dos convoyes, que partirían el 12 de junio de 1942: el primero, el "Harpoon", desde Gibraltar; el segundo, el "Vigorous" desde Alejandría. Los ataques de la Aviación italiana contra el "Harpoon" comenzaron el día 14. La mañana del 15, la 7.ª División naval italiana, con base en Palermo, entró en contacto con la Fuerza X, que se encontraba al sur de Pantelaria, e infligió graves pérdidas al convoy: sólo dos mercantes lograron alcanzar el puerto de Malta. El convoy "Vigorous", llegado a la altura de Sollum el día 14, fue atacado repetidamente por los aviones alemanes. El día 15, entre las 5,04 y las 5,16 horas, la Escuadra italiana, con base en Tarento, mientras intentaba rastrear al "Vigorous", sufrió varios ataques de la Aviación británica, cuyos aparatos alcanzaron el crucero *Trento*. Mientras, el "Vigorous" había continuado hacia Malta hasta las 8,40 horas; pero, dada la presencia en alta mar de la Flota italiana, invirtió su ruta y regresó a Alejandría.

A las 6,30 de la mañana del día 14, los buques británicos de la Operación «Vigorous» estaban navegando hacia Malta a la altura de Sollum, habiendo sido avistados una hora antes por la Aviación, que comunicó su localización a *Supermarina.* En aquel momento los mercantes, a causa de accidentes o de ataques, ya no eran más que nueve.

Las fuerzas navales italianas salieron de Tarento a las 13,30 horas del día 14, con los cruceros navegando unas millas más adelante que los acorazados. Hay que recordar que entre los destructores había uno (el *Legionario)* que se hallaba provisto de un radar de tipo alemán, llamado «Dete».

A las 17,45 horas un aparato de reconocimiento británico avistó nuestras fuerzas cerca del cabo de Santa María de Leuca; su señal de localización se interceptó a bordo del *Littorio,* siendo descifrada por los especialistas de a bordo. El almirante inglés Vian se enteró de nuestra presencia a las 22,25 y entonces solicitó permiso de su comandante en jefe para volver atrás, pues, si continuaba, encontraría a las fuerzas enemigas hacia las 7 de la mañana y, desde luego, no estaba en condiciones de hacer frente a un combate en netas condiciones de inferioridad y durante todo un día de luz. Autorizado para invertir el rumbo a la una de la madrugada del día 15, reemprendió la navegación hacia Malta a las 6, consiguiendo retrasar así hasta el anochecer un posible contacto con la formación italiana.

A esta última, entre las 2 y las 4, aproximadamente, del día 15, la iluminaron casi ininterrumpidamente las bengalas lanzadas en paracaídas por aviones de reconocimiento procedentes de Malta, y más tarde la atacaron aviones torpederos; pero sin éxito, pues estaba envuelto por cortinas de niebla artificial y además efectuaba rápidos y constantes cambio de ruta.

En las primeras horas de luz, entre las 5,04 y las 5,16, unos diez aviones torpederos británicos (dos de los cuales fueron derribados) atacaron a los cruceros italianos, que navegaban con el *Garibaldi* en cabeza, y consiguieron alcanzar al *Trento,* la última unidad de la formación, a pesar del nutrido fuego antiaéreo y de las rápidas maniobras efectuadas para intentar esquivar los torpedos. Estas maniobras frustraron el ataque simultáneo de algunos submarinos, que patrullaban por aquellas aguas y de cuya presencia los buques italianos ni siquiera se dieron cuenta.

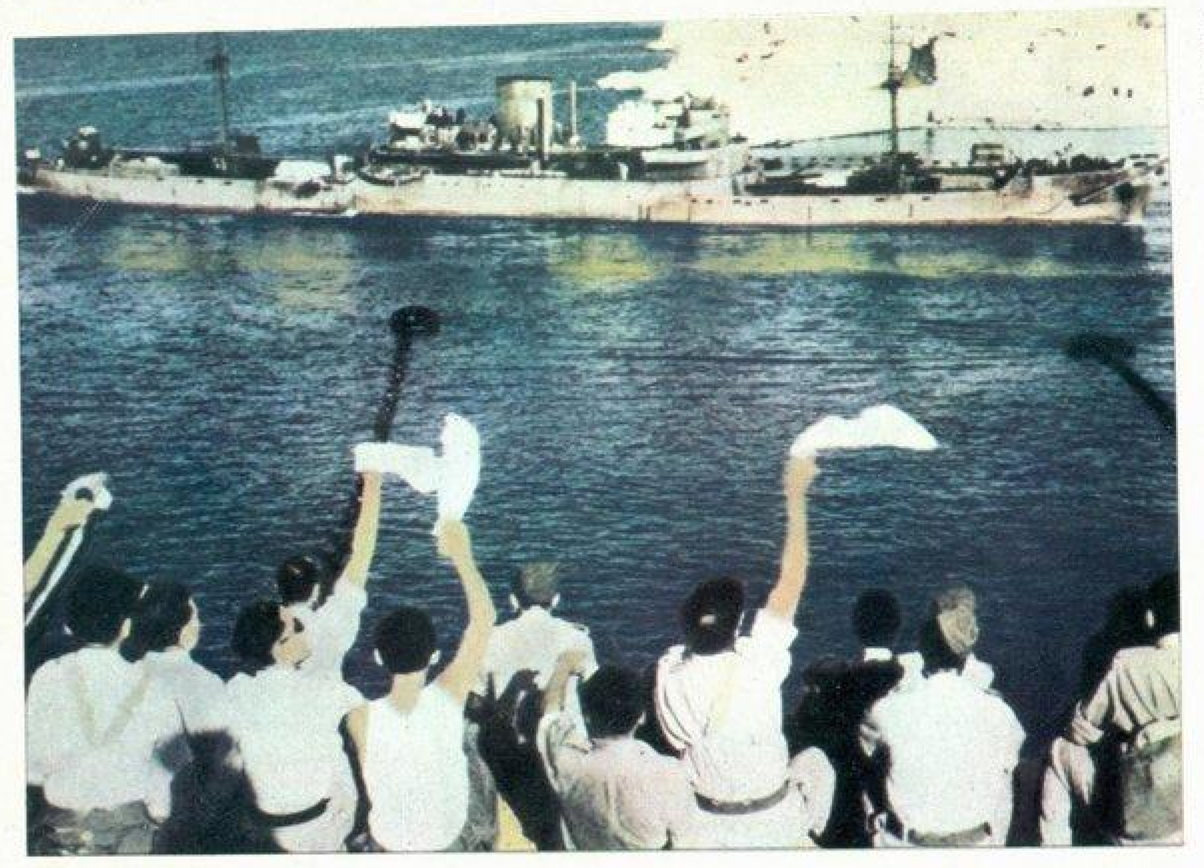
El *Trento,* con un grave incendio a bordo y mientras intentaba ponerse de nuevo en movimiento, resultó alcanzado otra vez, a las 9,10 horas, en un pañol de municiones, por otro torpedo lanzado pro el submarino inglés *P-35;* tras la explosión del torpedo, estalló el depósito de municiones y el buque desapareció entre las aguas en breve tiempo.

Mientras tanto, las otras unidades habían proseguido su marcha hacia el Sudeste para acelerar el encuentro con el enemigo. Poco después de las 8, cuando se había modificado la ruta hacia el Este-Sudeste, a fin de anticipar aún más el momento de entrar en contacto con el adversario, una formación de bombarderos, reconocidos como americanos *Liberator,* atacaron al grupo de los dos acorazados y a sus destructores de escolta. Una bomba cayó en la torre de proa de las piezas de 381 mm del *Littorio,* pero sus efectos fueron insignificantes gracias al gran espesor de la coraza; por su parte, el *Vittorio Veneto* se vio rodeado por una lluvia de bombas que cayeron tan cerca del casco que el puente de cubierta quedó inundado por el agua levantada por las explosiones. Los aviones no habían sido descubiertos a tiempo porque se aproximaron en la dirección del sol, y además porque su ataque fue precedido por la acción de otros aviones que volaban a poca altura y que, simulando un ataque, polarizaron la atención de los vigías.

Despues de un cuarto de hora de calma, los cruceros indicaron que se estaban aproximando nuevos aviones; en efecto, a las 8,40 horas, desde los acorazados se vieron, por la parte de proa, cinco aviones torpederos que maniobraban para atacar por dos lados: avanzaron briosamente a pesar del intenso fuego de barrera de los buques, y lanzaron sus torpedos sin conseguir alcanzar el objetivo.

Desde el puente de mando del *Vittorio Veneto* yo seguía con los prismáticos las evoluciones de aquella nueva oleada, y estaba preparado para hacer que los buques maniobrasen por el lado conveniente, a menos que me precediesen las iniciativas de los diversos comandantes, quienes tenían facultad para aplicar la norma relativa a la libertad de maniobra frente a un determinado peligro que amenazase a su unidad.

Una vez llegados a unos 15.000 metros de distancia, los aviones se dividieron en dos grupos: uno de tres para atacar por babor y otro de dos para hacerlo por estribor. Nosotros abrimos en seguida el fuego de barrera con la piezas de 152 mm, reforzado, en cuanto la distancia lo permitió, por las de 90, y en la última fase también por las ametralladoras de 20. Los costados de los acorazados parecían volcanes en erupción. En un determinado momento (eran las 8,44), los tres aviones de babor lanzaron sus torpedos desde unos 4000 metros de distancia e inmediatamente los buques viraron hacia estribor, con los tres timones de que estaban dotados, por lo que se vieron claramente las tres estelas que pasaban a unos centenares de metros de los cascos y en dirección paralela a la ruta seguida por los buques en aquel momento. Exactamente dos minutos después, los otros dos aviones lanzaron sus torpedos desde 2000 metros: unos de ellos no se vio, y el otro es-



Tropas de la guarnición de Malta saludan la llegada a la Grand Harbour de un mercante británico procedente de Gibraltar que consiguió forzar el bloqueo impuesto por el Eje en 1942. (Imperial War Museum)

talló tras pasar bajo el extremo de popa del *Vittorio Veneto*, a pocos metros de distancia de la misma. El casco del navío se estremeció, como si hubiera recibido un golpe violento; pero a bordo no se produjo daño alguno. Pocos minutos después se reemprendió la navegación según la ruta establecida. Desde luego, fue una gran suerte que el lanzamiento de los torpedos no hubiera sido simultáneo por los dos lados, pues en este caso no habría sido posible maniobrar.

En el *Littorio*, a causa de la explosión de una bomba resultaron averiados los dos aviones de a bordo, e incluso cayó de la catapulta el que estaba preparado para un posible vuelo; en consecuencia, el almirante Iachino ordenó que se catapultase el avión del *Vittorio Veneto*, para no correr el riesgo de quedarse sin aparatos operativos y para aprovechar su capacidad de avistamiento en la dirección en que los buques avanzaban.

La fuerza naval italiana prosiguió su ruta hacia el enemigo hasta las 14 horas del día 15; tenía pocas noticias sobre el convoy británico, a pesar de que constantemente volaban aviones de reconocimiento estratégico y cuatro aparatos lanzados por los diversos buques. Finalmente, a las 12,35 horas, *Supermarina* informó al almirante Iachino de que el tan buscado convoy navegaba hacia Levante y se encontraba a unas 100 millas de distancia de nuestra formación. En esta situación, Iachino, a las 14 horas, desistió de seguir persiguiéndola, convencido de que los ingleses habían renunciado a continuar hacia Malta; entonces se dirigió hacia las aguas de Grecia occidental, a fin de mantenerse en posición favorable para volver hacia el enemigo si éste emprendía de nuevo su marcha en dirección a Malta.

Tras tomar la ruta de las islas Jónicas, nuestra fuerza naval transitó, entre las 16,30 y las 18,10 horas, por una zona donde se habían avistado algunos submarinos, cuyos ataques se evitaron con cambios de rumbo transitorios efectuados oportunamente.

Hacia las 22, después de un cambio de impresiones entre el almirante Iachino y *Supermarina*, la formación volvió atrás, llegando poco después del amanecer a un punto próximo a aquel del que habían partido el día anterior. Pero en cuanto acabó la inversión de rumbo, aparecieron aviones en las proximidades, y entre las 22,54 y las 23 la formación de acorazados se vio iluminada casi continuamente por bengalas, cada vez más próximas y mejor situadas. A las 23,40 horas, un grupo de aviones torpederos, guiado por los que habían lanzado las bengalas, atacó al *Littorio*, que resultó alcanzado en la proa por un torpedo. El acorazado, tras unos minutos de detención, para comprobar sus posibilidades de navegación, consiguió ponerse de nuevo en marcha a 20 nudos y siguiendo al *Vittorio Veneto*. La formación naval puso entonces rumbo a Tarento, adonde llegó poco después de las 16 horas del día 16.

Hay que destacar que durante toda la acción, el radar «Dete» del destructor *Legionario* proporcionó valiosos servicios, revelando a tiempo la proximidad de aviones y siguiendo sus movimientos. Por parte británica, los radares de que estaban provistos los aviones de reconocimiento fueron los verdaderos protagonistas de la compleja actividad de detección, control y ataque de los buques italianos.

Pero ¿qué había sucedido mientras tanto en el convoy inglés desde el momento en que lo dejamos, a las 6 de la mañana del día 15, cuando había emprendido la navegación hacia Malta? Navegó hasta las 8,40 horas, momento en que el almirante Harwood le había ordenado (desde su puesto de mando de Alejandría) que volviera atrás porque los aviones de reconocimiento acababan de detectar la fuerza naval italiana, que se dirigía hacia ellos a pesar de los ensalzados (y exagerados) éxitos proclamados por los aviones que la habían atacado hasta entonces.

Llegados a este punto, vale la pena decir, a manera de inciso, que en todos los teatros de operaciones, casi todos los aviadores, fueran de los Aliados o del Eje, dieron siempre a sus respectivos mandos noticias exageradas y a veces incluso, totalmente erróneas sobre los resultados de sus acciones. Y eso no era para vanagloriarse, sino porque, al tener que alejarse lo antes posible del fuego antiaéreo o de los cazas del enemigo, no podían permanecer sobre el lugar de la acción el tiempo necesario para asegurarse de los resultados que realmente se habían conseguido. Lo mismo, y por idénticas razones, ocurría también entre las tripulaciones de los submarinos.

Entre la 1 y las 6 de la madrugada, el convoy británico fue atacado dos veces por un grupo de lanchas torpederas alemanas, procedentes de fondeaderos de Cirenaica, y el crucero *Newcastle* resultó alcanzado por un torpedo, si bien continuó en condiciones de proseguir la navegación a una velocidad de 24 nudos. El destructor *Hasty* fue hundido por otra lancha torpedera.

A partir de las 8,40 la formación naval británica ya no intentó dirigirse hacia Malta, por lo que volvió definitivamente atrás y llegó a Alejandría la tarde del 16, casi a la misma hora en que las fuerzas italianas llegaban a Tarento. Sin embargo, su navegación se vio perturbada por una serie de acontecimientos nefastos. Seguida siempre por aviones italianos y alemanes, sufrió numerosos ataques, con las siguientes pérdidas o daños: a las 11 horas del 15 fue averiado el crucero *Birmingham*; a las 14,25 se hundió el destructor *Airdale*, y resultó averiado el mercante *Centurion*; entre las 16,20 y las 18 sufrió daños el crucero *Arethusa*, así como el *Centurion* por segunda vez, y el destructor *Nestor* quedó tan maltrecho que se vio obligado a autohundirse a la mañana siguiente; como colofón a estas pérdidas, a las 0,30 del día 16, el submarino alemán *U-205* hundió al crucero *Hermione*.

Después de esta última pérdida y con el retorno de los restos de la formación naval británica al puerto de Alejandría concluyó la Operación «Vigorous».

De los 18 mercantes salidos, contando la Operación «Harpoon» y la «Vigorous», sólo dos llegaron a Malta; seis se hundieron y cuatro quedaron averiados. Y de un total de 62 buques de guerra, seis fueron hundidos y once averiados.

Nuevo envío de abastecimientos

Los partes de guerra de los dos bandos reflejaron la euforia italiana, exagerando las pérdidas infligidas al adversario basándose en las informaciones optimistas proporcionadas por la Aviación y por la 7ª División naval, y en el desconcierto británico, minimizando hasta casi anular las pérdidas de unidades de guerra y de buques mercantes.

Después del fracaso casi total de esta operación, desarrollada a mediados de junio de 1942, Inglaterra se dedicó a organizar nuevos convoyes de abastecimientos a Malta, dándole mientras tanto a la isla un poco de «oxígeno» a base de «los más esenciales abastecimientos de carburante, municiones antiaéreas y torpedos, por medio de submarinos y de algún buque de superficie excepcionalmente veloz», como escribió Roskill (el historiador de la Marina británica) en su obra *The War at Sea*.

La siguiente operación se efectuó a mediados de agosto, con un solo convoy de 14 mercantes rápidos (15 nudos), que salió de Gibraltar y fue realizando operaciones diversas para dividir nuestra reacción y engañarnos. Pero nuestras fuerzas no mordieron el anzuelo y concentraron todos sus esfuerzos contra la verdadera operación, en el Mediterráneo occidental, en una perfecta coordinación en el empleo de aviones, submarinos, lanchas torpederas y MAS. La operación concluyó con un nuevo desastre para los ingleses, que perdieron un portaaviones, dos cruceros, un destructor y nueve buques mercantes; siendo averiados otro portaaviones, dos cruceros y cinco mercantes. Tan sólo cinco de los mercantes averiados llegaron a Malta, aunque con la carga en parte inutilizable.

Los buques de línea italianos no intervinieron en esta ocasión, entre otras causas por la agobiante escasez de petróleo que se padecía.

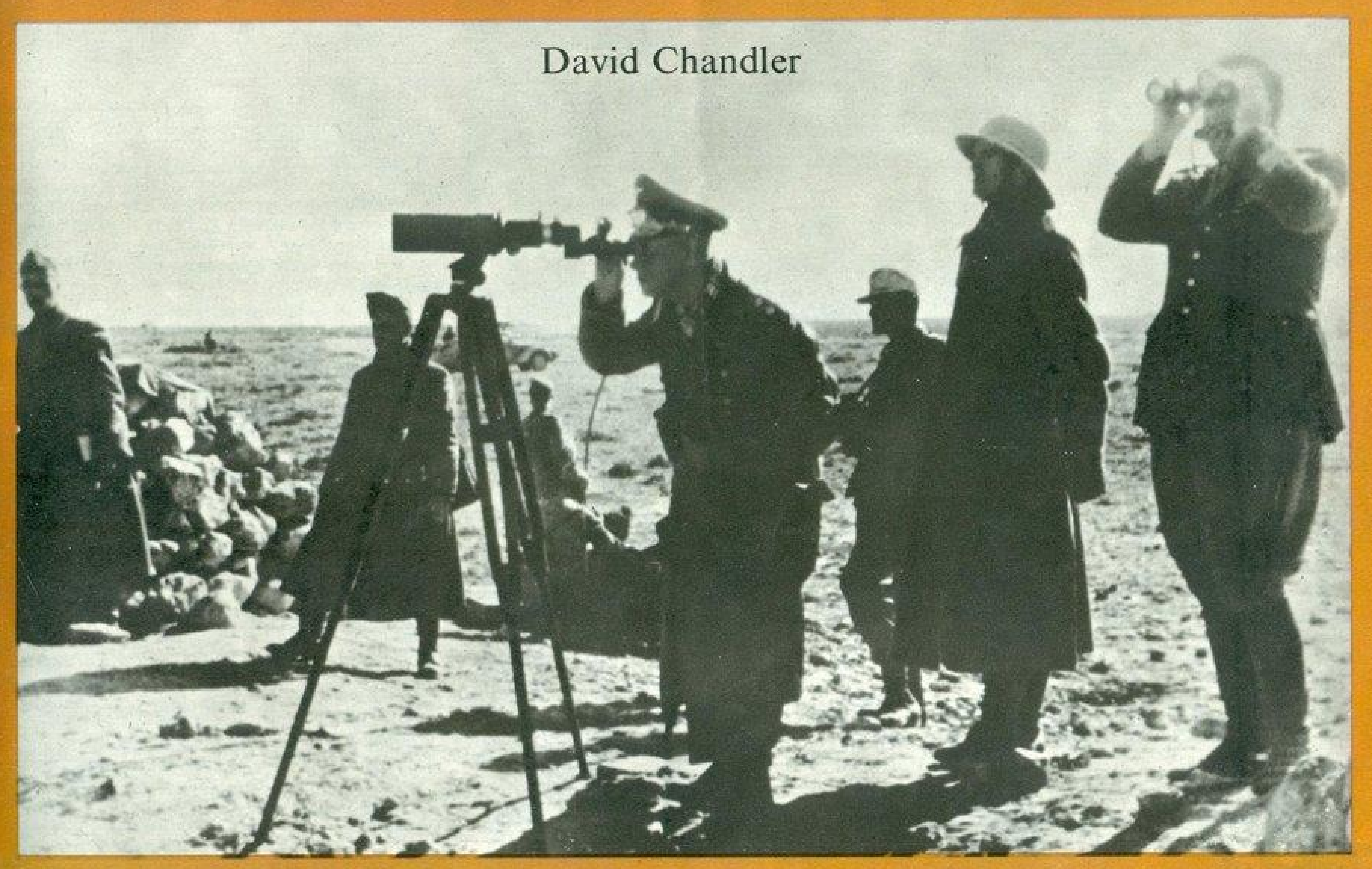
G. FIORAVANZO, ALMIRANTE



Ha pasado veinte años en la Marina, catorce de los cuales en puestos de mando, y participó en trece campañas, obteniendo cuatro condecoraciones al valor. Es autor de 620 publicaciones, entre ellas 50 libros. Ha sido profesor en las Academias y en las Escuelas de Guerra de los tres Ejércitos y en cinco universidades. Asimismo es miembro de tres academias extranjeras. Socio benemérito a perpetuidad de la «Dante Alighieri» y director de la Sección de Historia de la Marina desde 1950 hasta 1960.

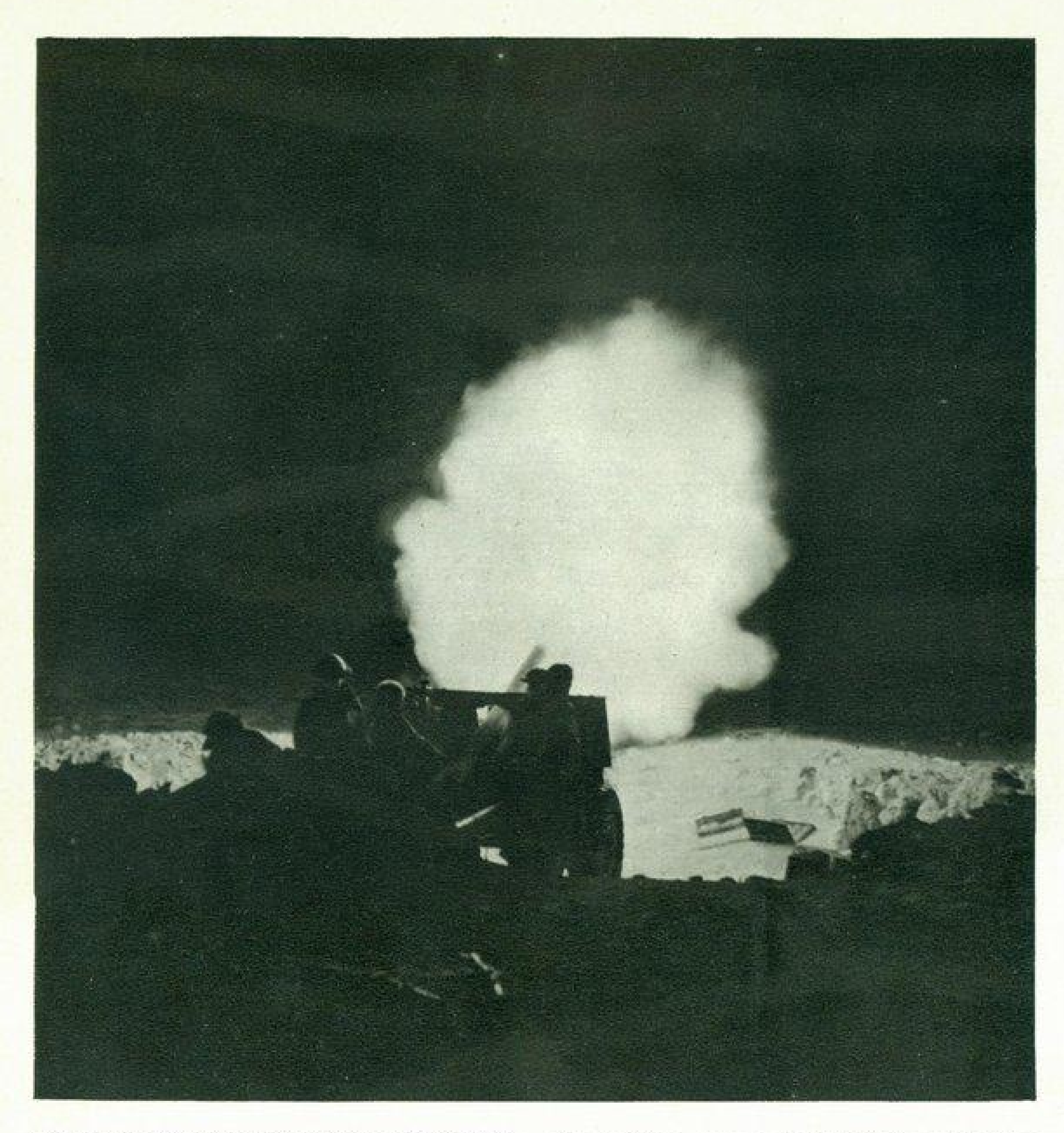
LA BATALLA DE AIN EL-GAZALA

David Chandler



Al atardecer del 26 de mayo de 1942 fuerzas acorazadas del Eje avanzan al sur de Bir Hacheim iniciando una maniobra de envolvimiento en el extremo meridional de la línea defensiva de Ain el-Gazala: la gran batalla contra el Ejército 8 británico estaba a punto de iniciarse. En la fotografía el general Rommel observando el avance. (Bundesarchiv)

La guerra en el desierto conoció un período de relativa calma entre febrero y mediados de mayo de 1942, ya que ambos adversarios se ocuparon en reorganizar las propias fuerzas. Pero Rommel estaba impaciente por completar la reconquista de Cirenaica y a su vez Churchill hostigaba sin tregua a sus comandantes para que reemprendieran la ofensiva. Rommel fue el primero en atacar, pero al principio pareció haber equivocado los cálculos: la falta de combustible y de agua amenazaba con llevar a la ruina al "Afrikakorps". Sin embargo, el "Zorro del desierto" pudo salvarse gracias sobre todo a su capacidad de improvisación y también a la lentitud de los comandantes británicos. El resultado –la toma de Tobruk– no sólo significó un golpe tremendo para la moral de los Aliados, sino que de momento pareció abrir el camino hacia Egipto y Suez. Rommel, en efecto, hizo avanzar a sus hombres y a sus carros de combate hacia El-Alamein, soñando en nuevas conquistas.



Cañón de campaña británico de 25 libras, abriendo fuego en el curso de una acción nocturna. Las piezas de 25 constituían la defensa principal de los reductos, pero su dotación de municiones era bastante escasa. (Imperial War Museum)

Los cinco años y medio que duró la segunda Guerra Mundial vieron muchas batallas titánicas, algunas de las cuales superaron, sin duda, la importancia de los acontecimientos que se desarrollaron en el Norte de África entre el 26 de mayo y el 22 de junio de 1942, tanto por sus proporciones como por las consecuencias que se derivaron de ellos. Pocas batallas, sin embargo, encierran tantas «lecciones» militares de tan alto significado o tantos problemas como la compleja serie de acciones bélicas que han pasado a la Historia bajo el nombre de «batalla de Ain el-Gazala», porque en ella concurrieron las múltiples facetas del drama militar y del caleidoscopio de la guerra.

La guerra en el desierto occidental duraba ya dos años cuando la batalla de Ain el-Gazala estalló violenta y, como ocurre en casi todas las guerras, en ese tiempo se habían alternado períodos relativamente cortos de actividad intensísima con otros de recuperación y organización de las propias fuerzas. Este constante avanzar y detenerse era inevitable por los problemas peculiares que planteaba la guerra en el desierto: duras condiciones térmicas, terreno arenoso, largas distancias y, sobre todo, la dificultad de proveer al abastecimiento y a cualquier otra actividad logística.

Estos factores fueron también la causa determinante de que la guerra en el desierto fuese larga y no tuviera un valor decisivo. Por lo que respecta al problema vital de los abastecimientos, las fuerzas del Eje, por ejemplo, gozaban de una ventaja importante: la de poder usufructuar la breve vía marítima que va desde Nápoles y Sicilia a Trípoli y a Bengasi, en tanto que las fuerzas aliadas de Oriente Medio estaban obligadas a apoyarse en los convoyes que seguían la larga ruta del cabo de Buena Esperanza y en los escasos aviones que podían transportarse desde el África occidental británica. Esta disparidad habría podido ser fatal para los ingleses, en un teatro de operaciones donde todo lo más indispensable para la prosecución de la lucha tenía que llegar de lejos, si la amenaza no hubiese quedado un tanto conjurada por la influencia «equilibradora» ejercida desde Malta, la diminuta isla, tan oportunamente situada en la vía marítima Nápoles-Trípoli. Los graves daños ocasionados a los convoyes italianos y alemanes por la RAF y por las fuerzas navales británicas de base en la isla, contribuyeron de modo notable a equilibrar la balanza.

De modo análogo, las grandes distancias que separaban las principales bases terrestres, fueran aliadas o del Eje, cuya conquista era el único factor que hubiera podido tener un peso determinante, contribuían también a una guerra de rápido desgaste, por lo demás, inútil. Trípoli distaba más de 2000 km de las principales bases británicas de la zona del Canal de Suez, más allá de Alejandría y de El Cairo y la gran distancia, agravada por las inadecuadas condiciones de casi todas las vías de comunicación, amortiguaba inevitablemente el arranque inicial de cualquier avance en una u otra dirección.

A la larga, y aunque parezca paradójico, el vencido acababa por tener a su favor más probabilidades que el vencedor, a menos que se tratase de una derrota total. En efecto, a cada batalla perdida, el adversario derrotado debía retirarse hacia su propia base con el fin de rehacerse y reforzar sus tropas, pudiendo de este modo disponer de sus propios depósitos de aprovisionamiento y de la libertad de incorporar a sus filas las tropas de reserva que llegaban al frente. El vencedor, por el contrario, que gastaba todas sus energías en la persecución del enemigo, acababa encontrándose en una zona de operaciones cada vez más alejada de sus propias bases... Y a menos que confiase en la captura de buena parte del material enemigo –sobre todo combustible y víveres–, a medida que las vías de comunicación se hacían más largas, se resentía más la «consumación estratégica» hasta abandonar la persecución.

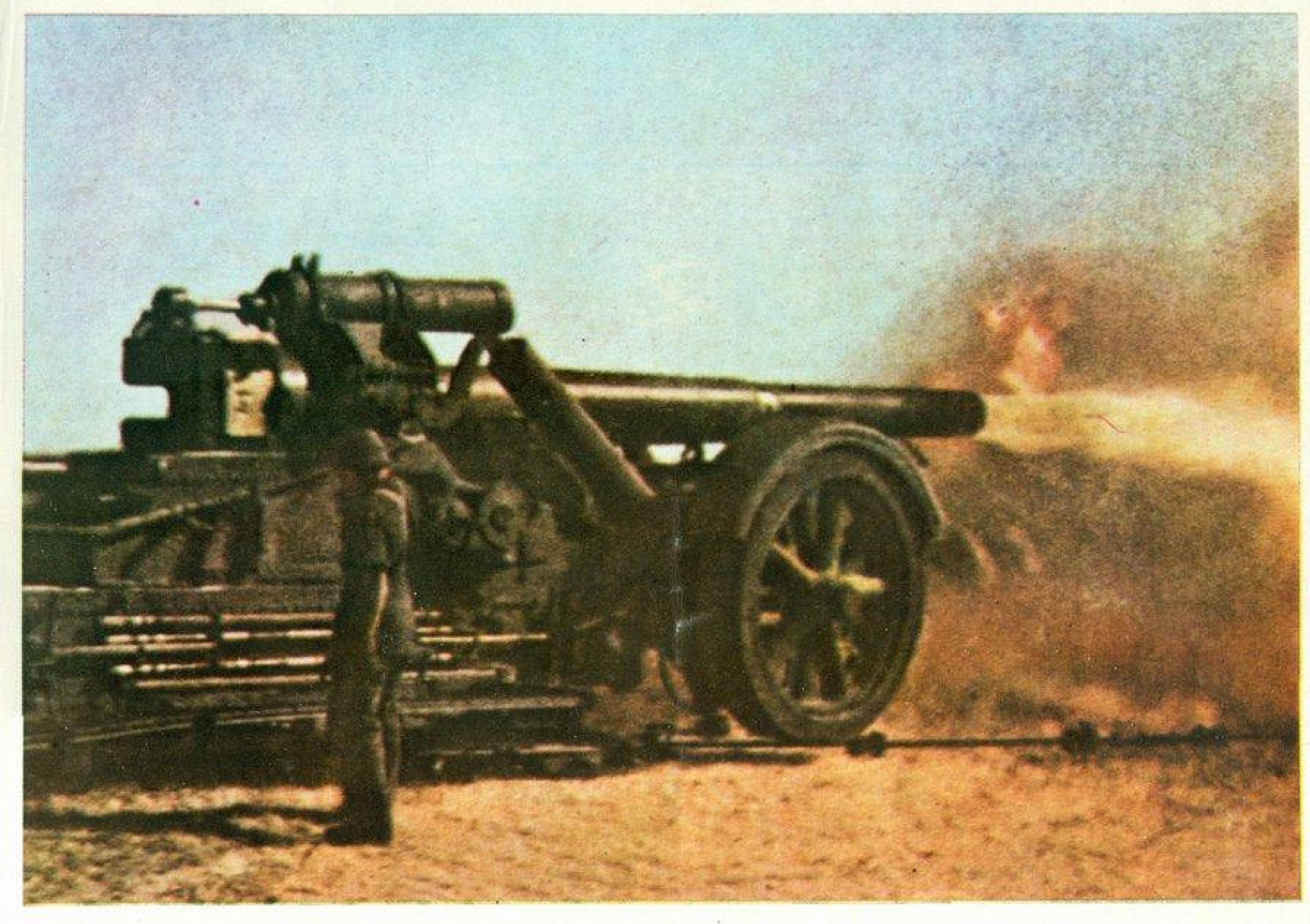
Este «columpio estratégico» fue una característica permanente de la guerra en el desierto occidental, y hacia finales del primer semestre de 1942 ni uno ni otro de los contendientes habían encontrado una solución definitiva. Desde que empezó la lucha, en junio de 1940, se habían lanzado seis ofensivas, tres por cada parte; sin embargo, las pérdidas verdaderas importantes en hombres, medios de transporte, combustible y víveres, que representaban el balance de sus respectivas batallas, sólo habían conducido a resultados insignificantes. Un par de veces las posibilidades de una victoria absoluta y determinante quedaron anuladas por el desarrollo que tomaba el conflicto en otros teatros de operaciones. A principios del año 1941, por ejemplo, el general O'Connor no tuvo la posibilidad de avanzar desde El-Agheila hacia Trípoli, porque se había hecho absolutamente necesario enviar a Grecia un cuerpo expedicionario británico; y, a finales del mismo año, la ofensiva de los *Crusader* de Auchinleck falló prácticamente debido a que los hombres y el armamento destinados al Ejército 8, fueron enviados a Malasia.

Pero, por fortuna para el Ejército 8 inglés, también Rommel y sus aliados italianos debían afrontar idénticos problemas. En particular, el Alto Mando alemán descuidó durante mucho tiempo las ventajas que habría podido conseguir en el Norte de África, y a medida que el Ejército y la *Luftwaffe* empleaban todas sus energías y todos sus recursos en preparar la Operación «Barbarroja», contra la Unión Soviética (de junio de 1941 en adelante), las peticiones de Rommel para obtener refuerzos –y, sobre todo, combustible– quedaron en gran parte olvidadas.

Por lo tanto, como en ambos bandos se tendía a no valorar de un modo apropiado la prioridad que debía darse a las exigencias de orden estratégico, las fuerzas estaban en los distintos frentes privadas de los recursos más necesarios. En este aspecto, sin embargo, las fuerzas inglesas (las del Imperio y las de la Comonwealth) se encontraban en mejores condiciones, ya que Winston Churchill, que, desde un principio había comprendido la importancia vital de este teatro de operaciones, procuraba enviar a sus comandantes de Egipto, toda la ayuda necesaria, siempre que la crisis de Extremo Oriente o de algún otro sector de la guerra lo permitía. Los alemanes, por otra parte, solían compensar las deficiencias cuantitativas con la calidad, de manera que el equilibrio militar tendía sin ningún género de dudas a restablecerse con monótona regularidad.

Período de calma antes de la gran ofensiva

Los acontecimientos que nos proponemos describir se iniciaron precisamente durante una de estas fases de relativa calma en la guerra del desierto. Rommel se hallaba ocupado en reorganizar sus numerosas vías de comunicación, después de la brillante, aunque un poco improvisada reconquista de la Cirenaica a finales de enero de 1942. Sus unidades más avanzadas se hallaban en las cercanías de Ain el-Tmimi, apenas a un centenar de kilómetros al oeste de Tobruk y a sólo 41 y medio de Ain el-Gazala. Por su parte, el general sir Claude Auchinleck, comandante en



Cañón alemán en acción contra la línea defensiva británica de Ain el-Gazala, cuyo cerco se completó el 28 de mayo de 1942, con la conquista, por las fuerzas de Rommel, de la posición «Commonwealth Keeps». (History of the Second World War)

jefe de Oriente Medio, y el teniente general N. M. Ritchie, que desde el 26 de noviembre de 1941 mandaba el Ejército 8 inglés, se sentían satisfechos de disponer de un poco de tranquilidad para la nueva gran ofensiva que Churchill les estaba exigiendo.

Ambos sabían que si podían disponer de un poco de tiempo para incorporar a sus tropas los refuerzos y los carros de combate, que, en aquellos momentos, estaban ya viajando hacia su sector, se hallarían en perfectas condiciones de pagarle, de una vez por todas, en la misma moneda a Rommel y a sus divisiones acorazadas, rápidas en los movimientos e infalibles en el ataque, las cuales constituían el núcleo principal de las fuerzas del Eje en el desierto, mucho más importantes que todas las unidades italianas concentradas allí.

Sin embargo, el «Zorro del desierto» estaba convirtiéndose ya en una leyenda, tanto para el enemigo como para sus propios hombres, sobre todo después del último y audaz golpe de mano, con el cual había engañado al Ejército 8 inglés, obligándole a abandonar Bengasi y, prácticamente, todas las últimas conquistas en Cirenaica. El golpe, desencadenado cuando, lógicamente, las fuerzas del Eje tenían que estar completamente exhaustas después de la grave derrota sufrida en enero, había supuesto un duro golpe para los comandantes ingleses.

Para situar la batalla de Ain el-Gazala en su exacto contexto histórico, hay que tener presente que durante las semanas y los meses que la precedieron, la guerra estaba a punto de entrar en una de sus fases más críticas. Aunque Churchill tuviera plena confianza en el éxito final (sobre todo desde que Estados Unidos y la Unión Soviética participaban en la lucha), las potencias del Eje demostraron que seguían llevando la iniciativa en los campos de batalla. En la URSS los alemanes estaban rehaciéndose del golpe sufrido con la ofensiva soviética de enero, y a pesar de haberse visto obligados a retroceder en Járkov (12-17 de mayo) estaban ahora preparándose para un nuevo avance masivo en el sector meridional, hacia el Cáucaso y Stalingrado.

En Extremo Oriente los japoneses consolidaban sus vertiginosas conquistas del Asia sudoriental, mientras en Birmania, su Ejército 15 perseguía a un afligido y desorganizado cuerpo expedicionario anglo-indio que se replegaba hacia la montañosa frontera de Assam. En China, el general Chiang Kai-Chek empezaba a resentirse de la inesperada interrupción de la única línea vital de enlace con Occidente –la carretera de Birmania– y eran muy pocos ya los que aún esperaban que los Ejércitos chinos pudieran oponer por mucho tiempo una resistencia efectiva a los japoneses. En el Pacífico reinaba una tranquilidad inquietante, en tanto la flota americana y la Marina imperial nipona se preparaban para un inminente encuentro en el mar del Coral (7-8 de mayo)– y en Midway (4 de junio).

Toda la Europa continental, excepto los países neutrales –Suiza, Suecia y la Península Ibérica– estaba bajo el dominio nazi; las Islas Británicas habían resistido ya lo más duro de la «guerra relámpago» –cuyo final, por lo demás, estaba aún lejos– y la crucial batalla del Atlántico y la guerra de los convoyes y de los submarinos, se recrudecía a ritmo cada vez más creciente. Por otro lado, los comandos británicos estaban demostrando, por medio de una serie de incursiones relámpago (a las islas Lofoten en los primeros días de marzo y el golpe de mano a Saint-Nazaire el 28 de marzo), que el viejo león no había perdido aún las garras, en tanto se procedía a la preparación de la primera incursión de los «mil bombarderos» y a una gran operación anfibia contra Dieppe.

En cuanto a los otros sectores del mundo beligerante, los Aliados, a primeros de mayo, habían arrebatado Madagascar a la Francia de Vichy, mientras que el Eje estaba proyectando activamente una empresa mucho más estrechamente relacionada con la suerte de la guerra en el desierto occidental: la invasión de Malta por tropas paracaidistas y fuerzas de desembarco. La pequeña isla había sufrido durante largos meses constantes bombardeos aéreos y el rey Jorge VI la había condecorado con la «George Cross» por su firmeza y su gran espíritu combativo.

La virtual eliminación de Malta como base de operaciones, a causa de las masivas incursiones aéreas enemigas, facilitaba en gran manera a Rommel el problema de los abastecimientos, animándole a proyectar planes más ambiciosos para la continuación de la guerra en el desierto, acariciando, nada menos, el propósito de conquistar Egipto, y, por tanto, el Canal de Suez.

Este era el cuadro general de la guerra a mediados del año 1942. Las potencias del Eje seguían conservando la iniciativa de las operaciones –salvo en contadas ocasiones– y sobre todo en el desierto occidental parecían llevar más que nunca toda la ventaja.

ORDEN DE BATALLA

Panzerarmee AFRIKA
general ROMMEL

Cuerpo de Ejército Motorizado XX italiano
general Zingales (el 1.º de febrero 1942)
División Acorazada *Ariete*
División Motorizada *Trieste*

Panzergruppe AFRIKA
teniente general CRUEWELL

Cuerpo de Ejército X italiano
Divisiones *Brescia* y *Pavia*
Cuerpo de Ejército XXI italiano
Divisiones *Trento* y *Sabratha*
Mando de la Brigada de Infantería Motorizada 15 alemana
dos regimientos de Infantería
(de la División de Infantería Ligera 90)

AFRIKAKORPS
teniente general NEHRING

15.ª *Panzerdivision:* teniente general von Vaerst
21.ª *Panzerdivision:* general de división von Bismarck
División de Infantería Ligera 90: general de división Kleeman
Unidades de exploración alemanas 3, 33 y 580

90.000

560

332 alemanes = 50 Panzer *Mark II*, 223 *Mark III*
19 *Mark III* especiales, 40 *Mark IV*
228 italianos = especialmente *M 13/40* y *M 14/41*

704

312 alemanes, 392 italianos, 497 en servicio

EJÉRCITO 8
teniente general RITCHIE

reserva de ejército
Mando de la División 5 hindú
Brigada de Infantería 10 hindú

CUERPO DE EJÉRCITO XIII
teniente general GOTT

Brigada de carros 1 y 32
División 50 (Northumbrian); general de división Ramsden
División 1 sudafricana: general de división Pienaar
División 2 sudafricana: general de división Klopper
Brigada de Infantería 9 hindú.

CUERPO DE EJÉRCITO XXX
teniente general NORRIE

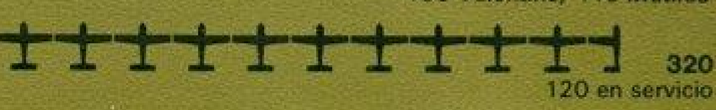
División Acorazada 1: general de división Lumsden
División Acorazada 7: general de división Messervy
Brigada de Infantería 29 hindú
Brigada 1 de la Francia Libre

100.000



849

167 *Grant*, 149 *Stuart*, 257 *Crusader*
166 *Valentine*, 110 *Matilda*



320

120 en servicio

Desde primeros de febrero a mediados de marzo, las operaciones en el desierto se desarrollaron en un clima de relativa calma. Si exceptuamos las intensas misiones de patrulla, efectuadas por ambas partes, y algún que otro encuentro esporádico de importancia secundaria en «tierra de nadie», ambos adversarios estaban reorganizándose activamente. Esta tregua estratégica hallaba escasa aprobación en Downing Street. El Primer Ministro solicitaba enérgicamente del general Auchinleck que reanudara la ofensiva, y su insistencia se apoyaba en motivos de alta estrategia. En primer lugar, la clamorosa repercusión de los desastres sufridos en Extremo Oriente, que debía compensarse mediante un esfuerzo incondicionado. En segundo lugar, todo indicaba que la invasión de Malta por parte de las potencias del Eje era inminente, y para poder asegurar a los defensores de la isla el necesario apoyo aéreo había que ocupar nuevamente los aeródromos de la Cirenaica occidental, llevando a los aviones de la RAF, que operaban en el desierto, a una distancia adecuada a su autonomía. La pérdida de Malta supondría un duro golpe, porque no sólo tendría graves repercusiones sobre el ya maltrecho prestigio británico, sino que pondría a Rommel en una posición de clara ventaja, con respecto al Ejército 8 inglés, en cuanto a los abastecimientos. Este problema había llevado a una importante revisión de los planes británicos relacionados con la guerra en el desierto occidental. De febrero a abril, el *Middle East Defense Committee* (Comisión para la defensa del Oriente Medio) se había contentado con asignar a las posiciones que se estaban preparando cerca de Ain el-Gazala, un papel puramente defensivo; debían constituir una resistente barrera contra las eventuales acciones del enemigo dirigidas a obstaculizar la fortificación de la frontera, más al Este. Sin embargo, cuando las intenciones del enemigo con respecto a Malta aparecieron claras, la situación cambió radicalmente y la posición de Ain el-Gazala fue considerada como la base de la que debería partir la nueva ofensiva para la reconquista de Cirenaica y de sus importantísimos aeródromos.

Desdichadamente, los responsables no supieron valorar de lleno todas las ventajosas consecuencias que se habrían derivado y ello creó ciertas confusiones en cuanto al despliegue más apropiado y a la nueva función que debería desempeñar la línea de Ain el-Gazala.

En tercer lugar, Churchill estaba preocupado por la seguridad de la «plaza fuerte de Tobruk», pues las posiciones del enemigo estaban peligrosamente cercanas. Tobruk era para Churchill todo un símbolo y aunque muchos de sus colaboradores, oficiales de alto grado, tanto en Inglaterra como en África, no estaban de acuerdo con él en concederle tanta importancia, es un hecho que desde junio de 1940 la ciudad constituyó el objetivo crucial de tres grandes ofensivas. Por añadidura, su puerto bien guarnecido, las instalaciones para la destilación del agua y los depósitos abundantes provistos, aumentaban su importancia; así como su situación geográfica (Tobruk está casi a medio camino entre Bengasi y Alejandría) le confería un evidente valor estratégico, acrecentado por la relativa proximidad de la última estación de la línea férrea de Marsa Matruh a Belhamed, construida por los ingleses, donde se estaban acumulando las reservas de municiones y de víveres para la futura ofensiva del Ejército 8. Tobruk podía considerarse, por tanto, como el punto clave de la guerra en el desierto. Y era esencial para los ingleses por cuanto representaba el ancla que sujetaba firmemente el extremo septentrional de una línea defensiva en la que estaban incluidos El-Adem y Bir el-Gobi.

El general Auchinleck y sus consejeros se inclinaban a considerar las cosas bajo un aspecto distinto. En primer lugar, estaba decidido a no lanzar a su Ejército 8 a una nueva ofensiva, si no era minuciosamente preparada de antemano, pues no quería echarlo todo a rodar en una empresa improvisada. No estaba, además, totalmente convencido de la necesidad de mantener Tobruk a toda costa y se mostraba contrario a la perspectiva de un nuevo asedio a ultranza. Dentro del cuadro general de la guerra en Oriente Medio consideraba mucho más importante la seguridad de Persia, de Siria y del Irak.

Además, Auchinleck tenía el apoyo de sus colegas de la Marina y de la Aviación, que compartían casi todos sus puntos de vista. Dado que el Eje tenía ahora la supremacía aérea en el Mediterráneo central, la *Royal Navy* tenía muy escasas esperanzas de poder repetir un ciclo de misiones en ayuda de Tobruk. La *Desert Air Force* estaba todavía rehaciéndose de las graves pérdidas sufridas durante la Operación «Crudaser», y en aquel momento la aplastante superioridad aérea del enemigo era evidente.

En base a todas estas consideraciones, Auchinleck encontraba justificado oponerse a las peticiones del Primer Ministro. Ambos eran hombres de una voluntad de hierro y fue necesario un telegrama de Londres, que equivalía a un claro «obe-

decer o dimitir», para que prevaleciese la opinión de Churchill. Auchinleck prometió entonces iniciar una ofensiva durante el mes de junio y el Primer Ministro tuvo que contentarse con esta vaga promesa. Sin embargo, como acertadamente observó un día Churchill, siempre es bueno considerar la posible línea de acción del enemigo.

Las dificultades de Rommel con sus superiores eran en esta época totalmente opuestas a las de Auchinleck, porque Berlín y Roma sostenían la necesidad de actuar con prudencia, y aprobaban los posibles beneficios que se derivarían de una relativa inactividad en Cirenaica, mientras en otros lugares se desarrollaban operaciones de mayor envergadura. El mariscal Bastico, comandante en jefe en el África del Norte, estaba raramente de acuerdo con su terco subordinado, que le llamaba «el mariscal Bombastico» y las relaciones entre Rommel y Ugo Cavallero, jefe del Estado Mayor General, eran todavía peores. En cuanto al Alto Mando alemán, demostraba más interés por las exigencias del frente oriental y, en un plano más reducido, por la necesidad de preparar la Operación «Hércules» contra Malta, haciendo oídos sordos a la repetidas y apremiantes peticiones de Rommel, que necesitaba refuerzos y quería que le dejaran las manos libres. Sin embargo, como era esencial que las últimas fuerzas británicas fuesen barridas de la Cirenaica oriental para eliminar la posibilidad de que Malta recibiese refuerzos aéreos antes de que la Operación «Hércules» se pusiera en marcha, el 1 de mayo Rommel acabó por obtener la autorización para intentar la reconquista de Tobruk. Si conseguía un éxito rápido, podría avanzar hasta la frontera egipcia; pero no más allá por el momento –las órdenes eran tajantes–, dado que todas las fueras aéreas del Eje, disponibles en aquel sector, debían ser asignadas desde mediados de junio en adelante a la citada Operación «Hércules». Más tarde, sin embargo, si las condiciones contingentes lo permitían, la Operación «Teseo» –como se designaba la conquista de la Cirenaica oriental– seguiría el avance hasta el delta del Nilo (Operación «Aida»).

Fuerza y debilidad

A mediados de mayo, pues, tanto el Eje como los Aliados proyectaban activamente reemprender la ofensiva. ¿Cuál era la composición de sus respectivas fuerzas aéreas y terrestres y cómo estaban formadas?

El Ejército 8 del general Ritchie estaba formado por dos Cuerpos de Ejército. El XXX, al mando del teniente general C. W. M. Norrie, comprendía la masa de los carros de combate con las Divisiones Acorazadas 1 y 7: 167 *Grant* americanos recién llegados, 149 *Stuart* y 257 *Crusader* (estos últimos eran los más anticuados). Estos carros se distribuyeron en tres brigadas acorazadas que estaban en vías de reorganización como unidades acorazadas autónomas y de la que formarían parte, sobre el esquema de las *Panzergruppe* de Rommel, cierto número de artillería y de unidades de infantería motorizada, además de otras fuerzas de apoyo.

El Cuerpo de Ejército XIII, en cambio, lo formaban principalmente divisiones de infantería al mando del teniente general W. H. E. Gott, uno de los más expertos «hombres del desierto». Constaba de la División 50 *(Northumbrian)*, del general de división W. H. Ramsden, y de las Divisiones 1 y 2 sudafricanas, mandadas, respectivamente, por los generales D. H. Pienaar y H. B. Klopper, con las Brigadas 1 y 32 de carros de combate (que dis-

Infantería británica en acción, apoyada por carros de combate. En Bir Hacheim (que capituló el 10 de junio) las fuerzas británicas habían resistido durante catorce días los ataques aéreos y el tiro de la artillería enemigos, pero el 14 de junio el Ejército 8 tuvo que replegarse sobre la línea Acroma–El-Adem–Bir el-Gobi. *(History of the Second World War)*

MEDIOS ACORAZADOS DEL EJE

Aparte el envío de algunos *"MK III especiales"*, los alemanes concentraron todos sus esfuerzos en el perfeccionamiento de los medios ya experimentados y que por tanto, habían demostrado su eficacia en el combate.
El *Panzer "MK III"*, con su boca de fuego corta de calibre de 50 mm, era el más utilizado en los campos de batalla; su coraza estaba reforzada sobre el casco.
Por el contrario, la mayoría de las fuerzas italianas, estaban dotadas de *"M 13/40"*, las célebres "cajas de muerto", como las llamaban los soldados del Eje. Sólo en 1942 empezaron los italianos a recibir algunos medios más modernos, como el cañón autopropulsado que ilustramos más abajo.

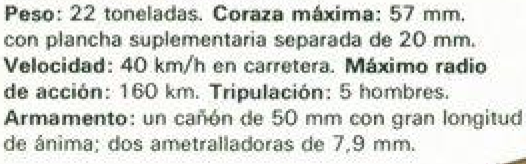
Cañón autopropulsado de 75/18

En los primeros años de la guerra la mayor parte del material bélico utilizado por los italianos estaba anticuado y resultaba inadecuado para la guerra en el desierto. En 1942 empezaron a fabricarse otros tipos más modernos, como el cañón autopropulsado de 75/18, que utilizó por primera vez en combate la División *Ariete*. **Peso:** 12 t. **Velocidad máxima:** casi 33 km/h. **Tripulación:** 4 hombres. **Armamento:** obús de 75 mm y una ametralladora calibre 6,5 mm. El obús tenía un alcance máximo de 9350 m y una velocidad de tiro de cuatro disparos por minuto. El sector vertical de tiro era de 22° 30' en elevación y de 11° en depresión; el sector de tiro horizontal era de 17° a la izquierda y de 20° a la derecha.

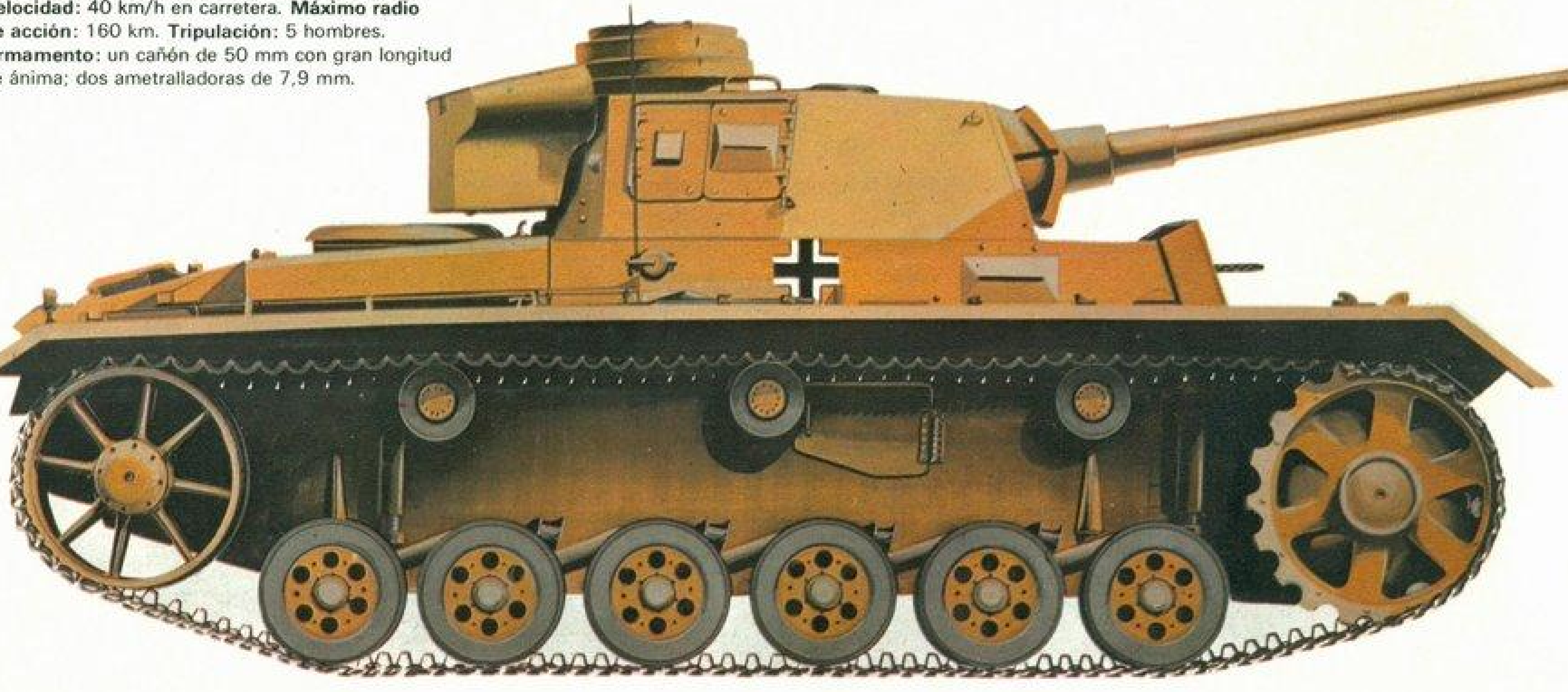


Panzer MK III especial

A mediados del año 1942 el *Afrikakorps* empezó a recibir una nueva versión del *Panzer MK III*, dotado con un cañón de 50 mm de gran longitud de ánima; un cañón semejante al formidable *Pak 38* construido con una mayor corazada, chapa frontal, separada de la coraza originaria por un intersticio de 10 cm cuya finalidad era hacer que se desprendiera el capuchón de la ojiva de los proyectiles perforantes, reduciendo así su capacidad de perforación en la otra coraza.



Peso: 22 toneladas. **Coraza máxima:** 57 mm. con plancha suplementaria separada de 20 mm. **Velocidad:** 40 km/h en carretera. **Máximo radio de acción:** 160 km. **Tripulación:** 5 hombres. **Armamento:** un cañón de 50 mm con gran longitud de ánima; dos ametralladoras de 7,9 mm.



MEDIOS ACORAZADOS ALIADOS

La tregua que precedió a la batalla de Ain el-Gazala sirvió para que los Aliados pudiesen recibir nuevos materiales que, en cierto modo, vinieron a suplir las deficiencias que se habían puesto de manifiesto en las batallas precedentes. Pero eran todavía muy limitados en número y, aunque cada tipo pudiese competir con los del enemigo, su empleo estaba expuesto a graves deficiencias de otros materiales: sobre todo la fallida realización de un proyectil perforante capaz de atravesar a gran distancia, las corazas alemanas de mayor espesor.

General Grant M3

Fue el primer carro de combate medio americano cedido al Ejército británico. Su llegada fue recibida con gran entusiasmo pues con ellos, el Ejército 8 disponia, al fin, de un cañón capaz de hacer frente a los carros de combate y a los cañones contracarros alemanes en plan de igualdad, sobre todo, gracias a la fuerte coraza de que estaban dotados estos carros, bastante veloces y, sobre todo, muy seguros. Su único punto débil era el cañón de 75 mm con un sector de tiro bastante limitado. **Peso**: 28,5 toneladas. **Coraza máxima**: 57 mm. **Velocidad máxima**: 45 km/h aproximadamente en carretera. **Tripulación**: 6 hombres. **Armamento**: un cañón de 75 mm; un cañón de 37 mm en la torreta, y cuatro ametralladoras de 7,62 mm.

Cañón contracarro de 6 libras (57 mm)

En 1938 se inició el estudio de un cañón que sustituyera al de 37 mm (2 libras), pero la desenfrenada carrera hacia el rearme general, trajo como consecuencia que en el momento de estallar la guerra, dicho cañón no estuviera todavía a punto. Habrían de transcurrir aún dos años antes de que pudiera utilizarse. Su distribución, sin embargo, se vio aplazada porque se decidió emplear los ya experimentados cañones de 37 mm para equipar el Ejército después de Dunkerque. Como consecuencia de esto, a mediados del año 1942 el Ejército 8 sólo pudo disponer de 112 de estos nuevos cañones. **Escuadra de sirvientes**: 5 hombres. **Peso en acción**: 11,6 kg. **Alcance**: superior a 4500 m. Podía disparar indistintamente granadas perforantes y granadas de alto poder explosivo, aunque éstas se suministraban en cantidad muy limitada.



(John Batchelor)

ponían en conjunto de 166 carros *Valentine* y 110 *Matilda*) para el apoyo directo. Las divisiones de infantería habían sido reorganizadas y cada una de ellas subdividida en tres brigadas, que comprendían tres batallones de infantería y un regimiento mixto de artillería de campaña y contracarros, con 24 cañones de 25 libras y 16 cañones contracarros de 6 libras, reforzado por una compañía de transporte. Por último, en la reserva del Ejército, el general Ritchie tenía el mando de la División 5 hindú y de la Brigada 10 hindú (el resto de esta División, junto con una parte de la División 10 hindú y otra brigada acorazada, estaban a punto de partir hacia el frente, respectivamente, desde el Irak y desde Egipto). El 26 de mayo, las distintas Grandes Unidades presentes en Ain el-Gazala contaban con una fuerza de 849 carros de combate y poco menos de 100.000 hombres. La *Desert Air Force*, por el contrario, se encontraba en una situación bastante inferior. Ni siquiera 200 de los 320 aviones de distinto tipo de que disponía, eran bélicamente eficientes.

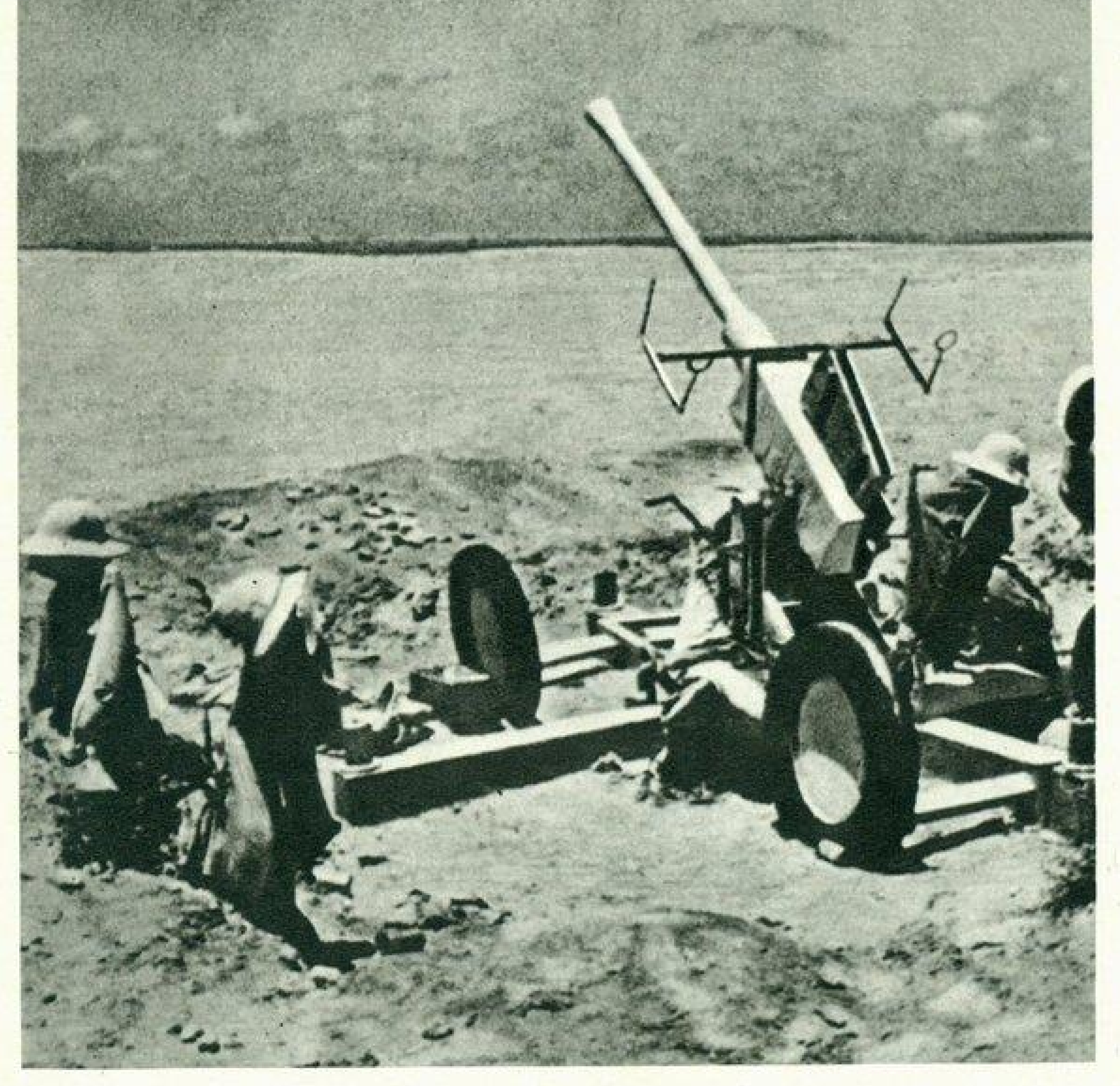
El general Ritchie había dispuesto el grueso de estas fuerzas entre las distintas posiciones de la línea de Ain el-Gazala. La mayor parte de esta zona, con características típicamente desérticas, está formada por rocas alternando con grandes llanuras arenosas, más frecuentes cerca de la costa. Hacia el interior, a unos 1500 metros, se encuentra una serie de largos taludes rocosos, siendo el más importante el de fuerte Solaro, que domina Tobruk a una distancia de poco más de un kilómetro y medio. Una carretera costera, bastante buena, corre a lo largo de la cima, desciende desde allí, bordea Tobruk al sur del poblado y continúa al Oeste, hacia Ain el-Gazala y Bengasi, pasando al pie del talud. La altura rocosa se extiende casi 17 kilómetros y medio al oeste de Ain el-Gazala, que se encuentra a 60 km de Tobruk. Más hacia el interior, otra serie de alturas se extiende, aproximadamente, de Este a Oeste; la más importante es la que une Sidi Muftah a El-Adem, a El-Duda y a la estación de término de Belhamed. Al sur del talud la superficie del desierto se hace cada vez más accidentada, surcada por numerosos *uadi*, desniveles y algunos raros montículos.

A principios del año 1942 los comandantes del Ejército 8 habían decidido construir numerosas fortificaciones de campaña que dominaran una zona de casi 3000 kilómetros cuadrados, un cuadrilátero con los vértices en Ain el-Gazala, Bir Hacheim, Bir el-Gobi y Tobruk. El lado occidental de esta área defensiva estaba formado por un amplio campo minado, que corría casi 70 km a lo largo de la costa con profundidad variable, y en el cual se habían construido muchas posiciones fuertemente defendidas, llamadas *keeps* (torreones o reductos) y destinadas cada una de ellas, a acoger a una brigada con reservas de agua y víveres suficientes, y con una dotación de municiones cuya importancia la determinaba el mando del Ejército. Una segunda serie de posiciones fortificadas y cierto número de campos de minas se extendían por casi cincuenta kilómetros a lo largo de la línea Este-Oeste, desde El-Adem a Sidi Muftah. Sin embargo, a mediados de mayo de 1942, la mayor parte de estas posiciones fortificadas se hallaban aún en construcción.

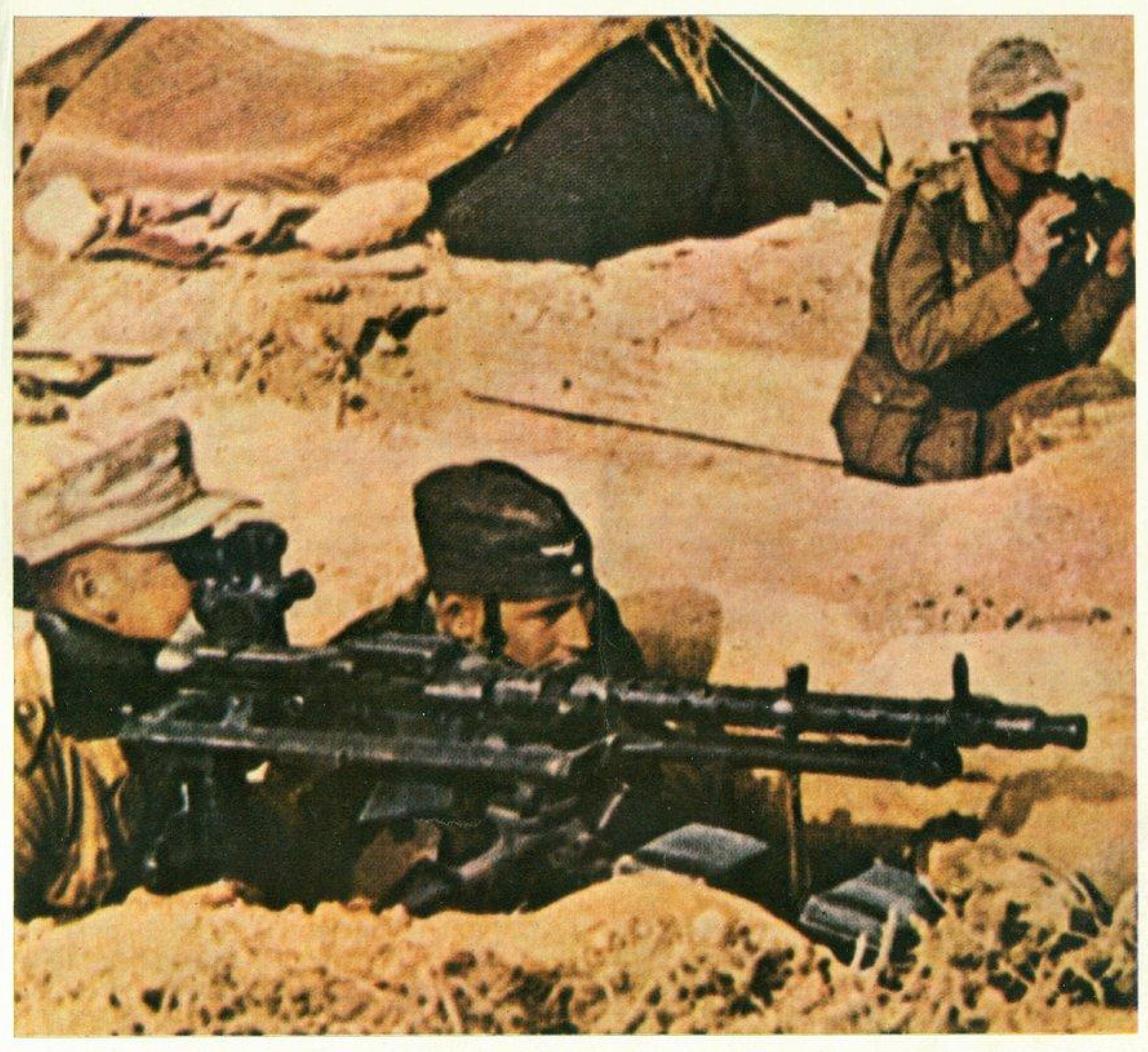
Los reductos más importantes eran los que ocupaban las fuerzas de la Francia Libre en Bir Hacheim y los de la Brigada 150 de la División 50 inglesa *Northumbrian*, junto con las posiciones situadas en las proximidades de Knightsbridge y de El-Adem. Otro grupo de reductos se encontraba en el sector costero de la línea de Ain el-Gazala, pues se preveía la posibilidad de que el enemigo desencadenase un ataque contra el centro del despliegue aliado, o bien a lo largo de la carretera de la costa. Por último, más allá de lo que se consideraba el punto más apartado de una posible penetración adversaria, estaba la franja defensiva externa de Tobruk, cuyo perímetro media 48 km. Desgraciadamente, como veremos más adelante, amplios sectores del foso contracarro y de los campos minados habían sido abandonados, considerando innecesario restaurarlos, tan segura parecía la «plaza fuerte de Tobruk», protegida por los 117 kilómetros de posiciones y de campos minados que constituían la línea de Ain-el-Gazala.

Pero, en realidad, la aparente solidez de la línea de Ain el-Gazala era sólo ilusoria. Amplias zonas del sector este-oeste estaban incompletas y las defensas –en el mapa o sobre el terreno– ofrecían una protección en profundidad más bien escasa a la base avanzada que el Ejército 8 había establecido en Belhamed. En segundo lugar, muchas de las zonas del campo de minas no estaban batidas por la artillería y a la hora de la verdad resultaron más bien un estorbo. Por último, la suposición de que si Rommel atacaba concentraría la mayor parte de sus fuerzas en el sector costero, llevó a los ingleses a un despliegue numéricamente desproporcional en la parte septentrional de la línea dejando en cambio peligrosamente indefensa de infantería la mitad meridional y la línea de maniobra. Es evidente que el Alto Mando británico había fundado sus propios planes en la esperanza de que las brigadas acorazadas del Cuerpo de Ejército XXX estuvieran en condiciones de desarticular cualquier maniobra de cerco intentada por el *Deutsches Afrikakorps* a través del desierto, con el fin de rebasar Bir Hacheim y desde allí dirigirse hacia Tobruk. Para hacer frente al mayor número posible de direcciones de avance de las fuerzas del Eje, las unidades acorazadas del Ejército 8 habían sido diseminadas profusamente a través de toda esta zona meridional, cuando habría sido mucho más acertado que Ritchie y Norris las hubieran mantenido concentradas para lanzarlas después en rápidos y mortíferos ataques. Un último error fue el de los depósitos de municiones para los cañones de 25 libras de que estaban dotados los reductos, pues mientras los depósitos de víveres y de agua eran más bien abundantes, los de municiones resultaban peligrosamente precarios a juicio de muchos de los oficiales. Tres compañías de la *Royal Army Service Corps* intentaron poner remedio a este estado de cosas, acumulando nuevas municiones en las posiciones defensivas; pero el mando del Ejército, al enterarse de esta precaución, prudente pero no autorizada, puso el grito en el cielo y la *Royal Army Service Corps* tuvo que devolver sin demora a Tobruk todas las municiones tan arbitrariamente reunidas.

Por todo ello, la tan «formidable» línea de Ain el-Gazala demostraba, en realidad, muchos puntos débiles y se resentía de muchos defectos básicos, por el hecho de que estaba destinada a desempeñar, al tiempo, tres funciones distintas: constituir una base segura y un trampolín de lanzamiento para la inminente ofensiva del Ejército 8; proteger a Tobruk de cualquier posible ataque y proteger, por lo menos así se esperaba, las posiciones de la frontera egipcia más al Este. Esta multiplicidad de objetivos condujo a una serie de conflictos de prioridad, a confusiones y compromisos varios: por ejemplo, para conseguir la enorme cantidad de minas y de alambre de espino necesarios para el campo minado situado al este, fue preciso desmantelar otros campos minados y otras alambradas que rodeaban Tobruk.



Falsa posición antiaérea construida con objeto de simular una mayor defensa en los frentes. Este ardid se utilizó frecuentemente en el Norte de África por ambos contendientes para disimular la falta de verdaderas defensas y atraer el ataque enemigo sobre aparentes posiciones. *(Archivo Rizzoli)*



Ametralladora alemana de tiro rápido *MG 42*, dotada de mira telescópica para el tiro de precisión a distancia. El ataque desencadenado por Rommel el 26-27 de mayo de 1942 tuvo un éxito inicial completo, arrollando la resistencia del Ejército 8, pero un inesperado y oportuno contraataque británico logró retardar el avance de las columnas acorazadas del Eje. *(History of the Second World War)*

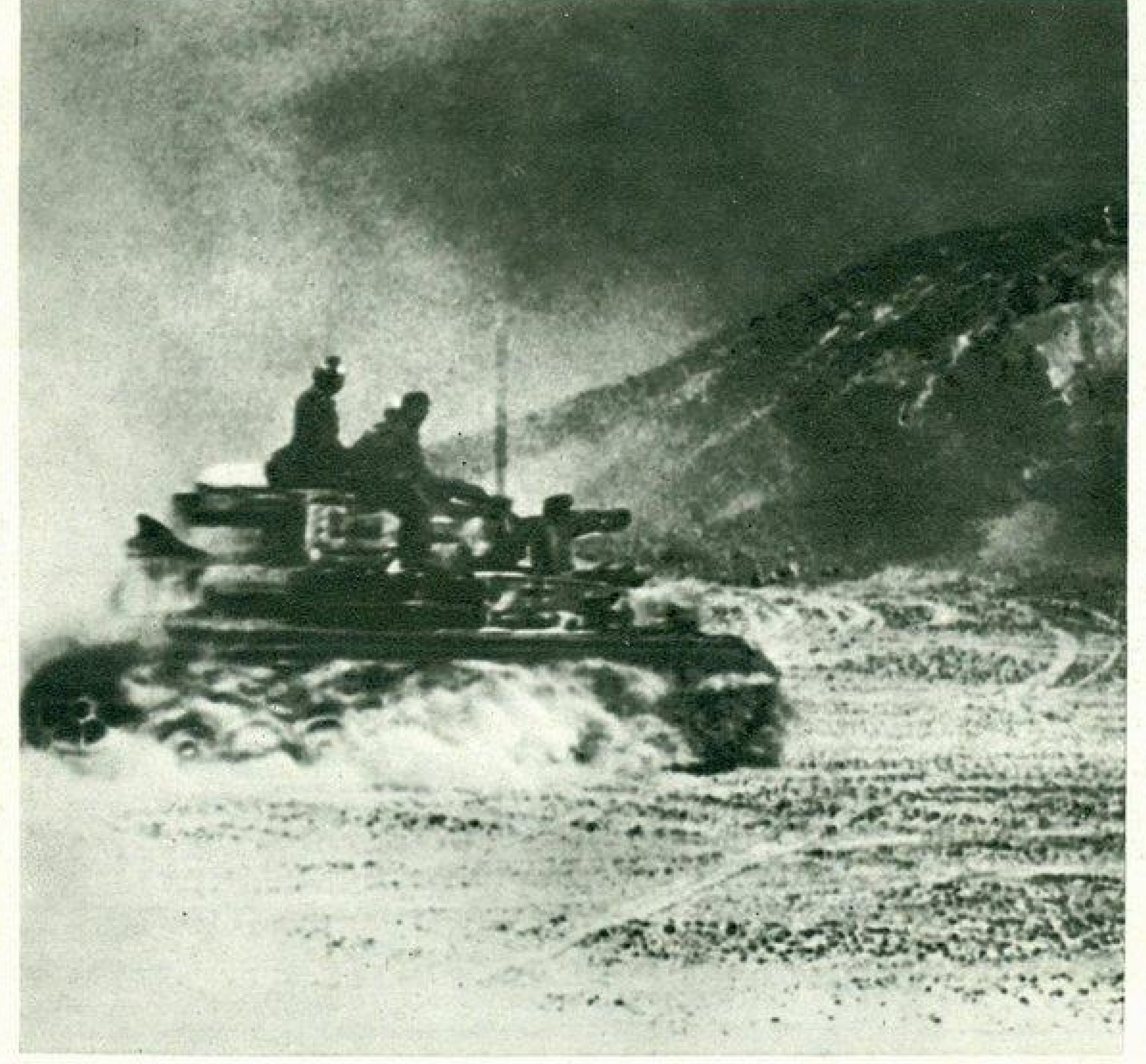
Así sus realizadores, queriendo conseguir por lo menos dos de los tres objetivos, no alcanzaron ninguno; desde el principio, la posición fue, más o menos, lo que los ingleses llaman «un elefante blanco», una obra de grandes proporciones pero de escaso valor práctico. Sólo unos pocos oficiales británicos se dieron cuenta de todos estos puntos débiles antes de que fuera demasiado tarde. Un soldado, sin embargo, no se dejó engañar: Erwin Rommel.

El plan de Rommel para envolver al enemigo

El plan del general Rommel para la ofensiva, que por fin había sido autorizado a desencadenar, no eran en muchos aspectos más que la repetición de los anteriores ataques; esto es, ataque frontal con un fin demostrativo, en tanto que el ataque principal sería lanzado por el *Afrikakorps*, mediante una amplia y fulminante maniobra de cerco, en el extremo meridional de la llamada línea de Ain el-Gazala. Las cinco divisiones italianas de los Cuerpos de Ejército X y XXI, junto con elementos acorazados y de infantería de la División 90 alemana, desarrollarían una aparente acción demostrativa contra la línea de Ain el-Gazala, entre Trig el-Abd y el mar, mientras que Rommel guiaría a las tres unidades acorazadas del *Deutsches Afrikakorps* y al Cuerpo de Ejército XX italiano hacia Bir Hacheim. Este movimiento –la Operación «Venezia»– empezaría pocas horas después de que las fuerzas de Cruewell tomaran contacto con el enemigo y se efectuaría aprovechando una noche de luna llena.

Al principio Rommel tenía intención de situar a la unidad acorazada italiana en el extremo del ala derecha de la maniobra de cerco; pero el 26 de mayo, al recibir la noticia de que habían sido avistadas varias columnas motorizadas inglesas al sur de Bir Hacheim (se trataba de la Brigada Motorizada 3 hindú), cambió de parecer y ordenó a las Divisiones *Ariete* y *Trieste* que variasen la ruta y se dirigieran al interior para atacar a las fuerzas de la Francia Libre. Apenas el grueso de sus fuerzas acorazadas hubiera desbordado la línea de Ain el-Gazala, Rommel lanzaría su ataque hacia el Norte, sobre Acroma, para destruir las fuerzas acorazadas británicas. Entre tanto, la División Ligera 90 sería destacada en dirección de El-Adem, con el fin de interceptar la carretera de la costa al este de Tobruk e impedir que los refuerzos procedentes de Egipto pudiesen alcanzar la guarnición. Luego Rommel tenía previsto un rápido avance hacia Tobruk.

Pero los Aliados no eran los únicos en cometer errores. Con un optimismo excesivo, dado el cariz que tomaban las cosas, Rommel había predicho que todo quedaría resuelto a lo sumo en cuatro días a partir del inicio de la ofensiva, y, por su parte, el servicio de Información del Eje estaba valorando muy por bajo la eficiencia de la línea de Ain el-Gazala: desconocía, por ejemplo, la existencia del reducto ocupado por la Brigada



Arriba: *Macchi 202* atacando un campo africano en el verano de 1942. Al principio de la ofensiva las fuerzas aéreas del Eje en el Norte de África sumaban casi 700 aviones, 500 bélicamente eficientes. La RAF disponía en Oriente Medio de más de mil aparatos, un tercio de ellos operativos. A la izquierda: Carro de combate alemán *Mark IV* avanzando en el desierto. Aunque los alemanes disponían de menos carros de combate que los ingleses, las excelentes cualidades del *Mark IV* compensaban ampliamente esta desventaja. A la derecha: Cañón alemán de 88 mm, dotado de escudos. Una vez más el 88 demostró sus excelentes cualidades para proporcionar una protección eficaz a las columnas acorazadas alemanas. *(Foto F.P.) (History of the Second World War)*

150, situado entre el Trig Capuzzo y el Trig el-Abd, por donde Rommel proyectaba hacer avanzar sus convoyes de la reserva. El comandante estaba tan seguro de poder derrotar al enemigo en brevísimo tiempo, que sus columnas de ataque no llevaban gasolina más que para 480 km y agua y municiones para 96 horas.

Su desmesurada confianza estaba determinada por muchos factores: el concepto que él mismo se había formado de su más directo adversario, el general Ritchie; la certeza de la superioridad cualitativa de sus propias fuerzas acorazadas y la confianza absoluta que le inspiraban sus oficiales y todos los hombres del *Afrikakorps*.

Rommel se estaba dedicando, desde el mes de febrero, con inagotable energía, a la reorganización de sus grandes unidades. Los dos convoyes llegados felizmente a Trípoli habían aligerado sensiblemente su situación trayendo abastecimientos. Más tarde, la inesperada caída de Bengasi, con todos sus depósitos repletos de víveres y combustible, había simplificado el problema de la subsistencia y acortado también de un modo notable las vías de comunicación del Eje. En efecto, ahora el puerto de Bengasi podía absorber buena parte de los convoyes que antes tenían que descargar sus provisiones en Trípoli expuestos a los 740 y pico bombardeos de la *Desert Air Force*.

El «Zorro del desierto» disponía, a mediados de mayo, de un total de 332 carros de combate (19 *Mark III* especiales, 40 *Mark IV* y otros 50 *Mark II*, todos ellos considerados muy superiores a los *Stuart*, los *Crusader* y los *Matilda* británicos por su velocidad y por la potencia de choque, mientras los *Mark IV* y *III* especiales eran en todo semejantes a los *Grant* y, en algunos aspectos, de mejor maniobrabilidad). El equilibrio cualitativo estaba establecido sólo por los carros de combate *Mark III* y por unos pocos anticuados *Mark I*. Estaban después las Grandes Unidades italianas acorazadas y motorizadas (la División *Ariete* y la División *Trieste*), con 228 carros de combate medios –los *M-13/40* y los *M-14/41*– que, en general, eran inferiores a los correspondientes carros de combate británicos. En cuanto a personal, las tres divisiones germanas sumaban 22.400 hombres, a los que debían sumarse los efectivos de los tres Cuerpos de Ejército italianos, lo que suponía una cifra nada despreciable. Las fuerzas aéreas del Eje disponían de casi 700 aparatos alemanes e italianos, muchos de los cuales eran los temibles *Messerschmitt 109, F*, con una media de casi 500 aviones operativos. Rommel disponía, en total, de 560 carros de combate (comprendidos 109 de modelo muy reciente); en este aspecto, por tanto, era numéricamente bastante inferior al Ejército 8 inglés. Pero el Eje conservaba, en cambio, la superioridad del espacio aéreo y sus fuerzas acorazadas incluían la mayor parte de los mejores carros de combate que actualmente operaban en el desierto.

Para todo lo demás, Rommel confiaba en el elemento sorpresa, en su propia intuición, en la audacia y en la suerte, lo que le permitiría, sin duda, alcanzar la victoria.

Al anochecer del 26 de mayo, con una espléndida luna llena, iniciaron su avance hacia el Sur las largas columnas acorazadas italianas y alemanas, entre el estruendo de las cadenas y el zumbido de los motores *Diesel*. La Operación «Teseo» estaba en marcha; iba a comenzar la gran batalla.

En el sector de la costa hacía ya varias horas que se combatía cuando el *Deutsches Afrikakorps* de Rommel empezó su avance. A primeras horas de la tarde las tropas de Cruewell se habían acercado a las zonas de Ain el-Gazala y de Sidi Muftah. Tras haber superado la sorpresa –pues era, en efecto, una hora insólita para una ataque– los hombres del Ejército 8 se dispusieron a combatir. Para el mando, situado cerca de Gambut, la hora y la dirección de la ofensiva enemiga no representaron sorpresa alguna, pues las patrullas terrestres y las de reconocimiento aéreo hacía ya varios días que habían señalado la presencia de fuertes concentraciones de fuerzas al sur y al este de Ain el-Tmimi, ya que en el desierto es casi imposible ocultar los grandes movimientos de tropas, a no ser en plena tormenta de arena. Durante el día, en condiciones normales, los camiones levantan grandes nubes de polvo mientras por la noche, en el gran silencio, el zumbido, de los motores se deja oír en muchos kilómetros a la redonda.

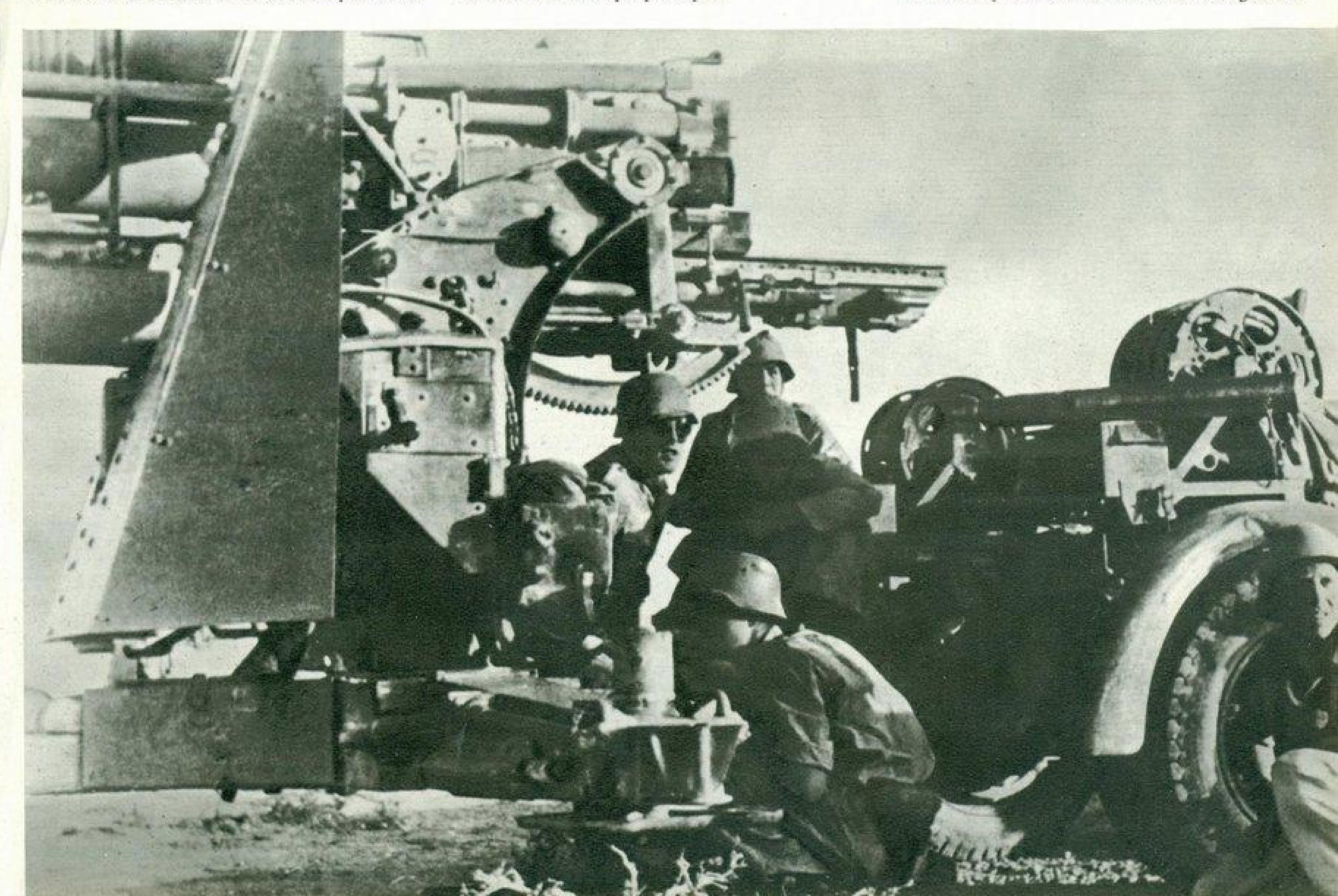
Aunque Rommel utilizaba motores de avión montados sobre camiones con el fin de fingir movimientos que pudieran engañar al adversario, el general Ritchie había recibido informaciones de convoyes enemigos que se estaban concentrando cerca de la Rotonda de Señales, lo que indicaba la posibilidad de una vuelta hacia el sur, a través del desierto.

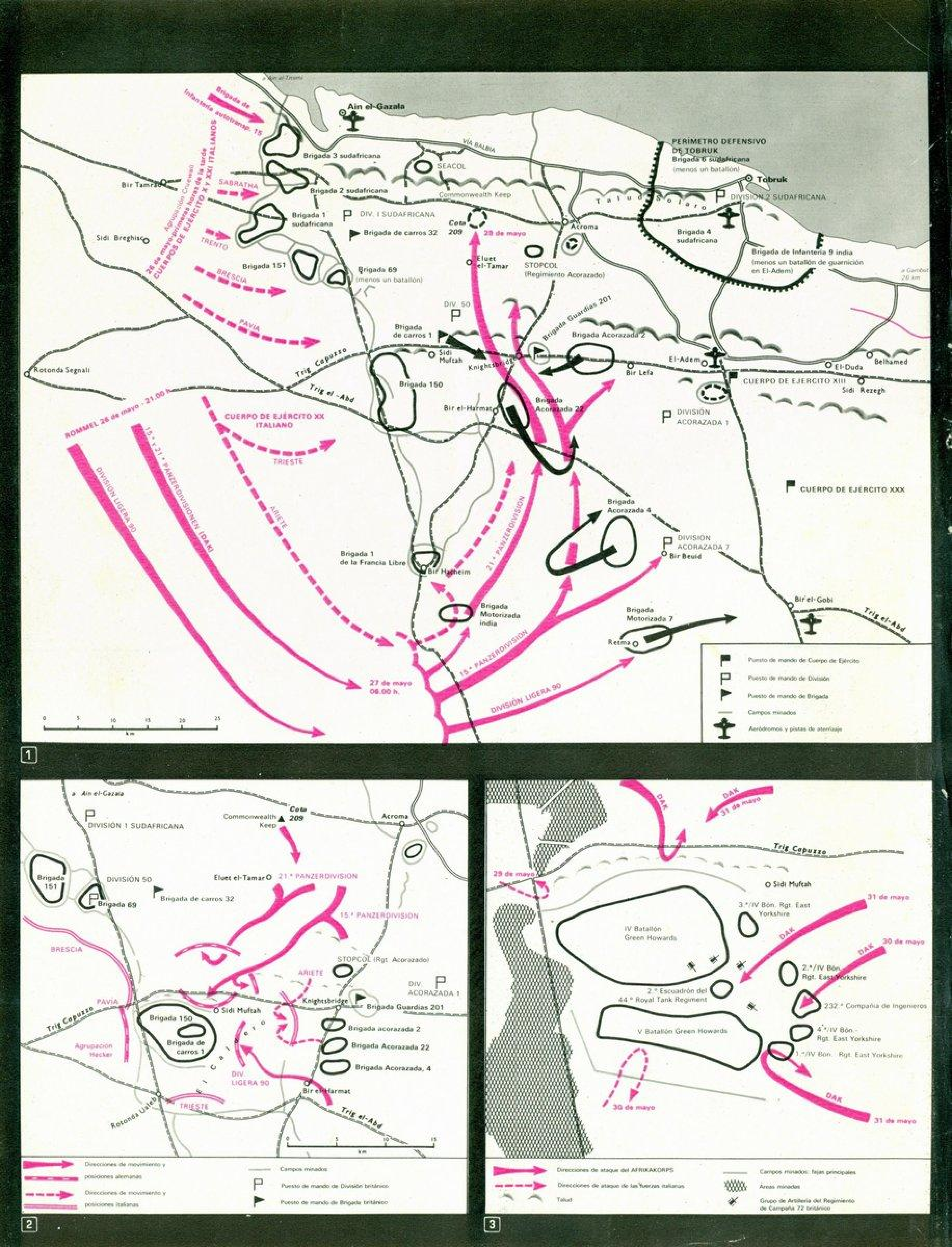
Mas como también había que tener en cuenta otras informaciones contradictorias, el Ejército 8 decidió, en la tarde del 26 de mayo, considerar el ataque de Cruewell como el principal. Aunque Rommel no había logrado sorprender al adversario, éste, en parte, había interpretado equivocadamente la evidencia de los hechos. Por lo menos ahora el Ejército 8 estaba alerta cuando se desencadenó el ataque principal.

La intensa claridad de la luna, que Rommel necesitaba para hacer avanzar a sus carros de combate, permitió a los vehículos de exploración del Ejército 8 seguir las huellas del avance enemigo hacia el Sur y mantener informado al mando. Ello no impidió que la División *Trieste* se desviara de su dirección y en lugar de avanzar hacia Bir Hacheim, se dirigiera hacia el reducto de la Brigada 150, cuya existencia desconocía todavía.

La llegada de Rommel al sur de Bir Hacheim en las primeras horas del día 27 no constituyó, por tanto, una sorpresa; mas tampoco impidió que a las 6,30 la 21.ª *Panzerdivision* y la División *Ariete* se lanzaran contra la desdichada Brigada Motorizada 3 hindú, que hubo de dispersarse apresuradamente, perdiendo 440 hombres. La División Ligera 90 germana prosiguió su avance, forzando al fin la posición de Retma; la Brigada Motorizada 7 consiguió escapar a duras penas, replegándose hacia Bir el-Gobi. Los primeros contactos del 27 de mayo en el sector meridional se desarrollaron, por tanto, tal como Rommel había previsto.

A pesar de los avisos recibidos, el Ejército 8 apenas pudo hacer nada para tomar alguna medida que resultara eficaz. La Brigada Acorazada 4, que intentó acudir en ayuda de la Brigada motorizada hindú, sólo consiguió ofrecer incautamente su propio flanco derecho a los ataques de la 15ª *Panzerdivision*, que estaba al acecho, y en el combate que siguió, ambas partes sufrieron graves pérdidas; fueron los ingleses, sin embargo, los que tuvieron que detenerse cerca de El-Adem con el fin de reorganizarse, perseguidos de cerca por elementos de la División Ligera 90. Una columna alemana de exploración cayó incidentalmente sobre el mando de la División Acorazada 7 y poco después todo el grueso de la unidad británica fue hecho prisionero, incluido, al menos por el momento, su comandante, el general de división F. W. Messervy. Poco antes del combate el general



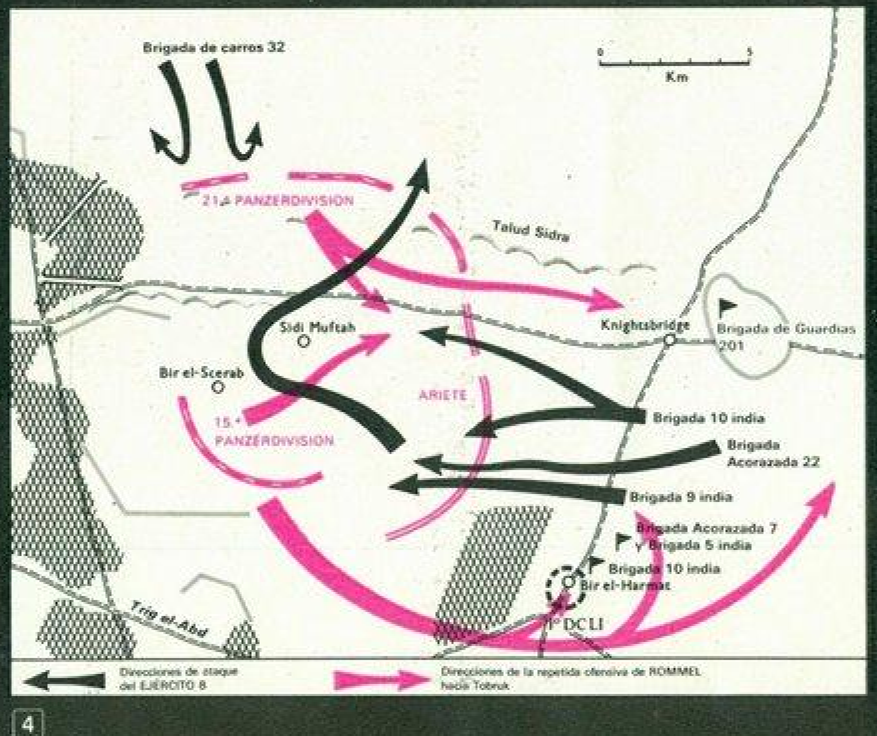


Ain el-Gazala
Brigada de Infantería autotransp. 15
26 de mayo-primeras horas de la tarde CUERPOS DE EJÉRCITO X y XXI ITALIANOS
Agrupación Cruewell
Brigada 3 sudafricana
VIA BALBIA
SEACOL
PERÍMETRO DEFENSIVO DE TOBRUK
Brigada 6 sudafricana (menos un batallón)
Tobruk
Bir Tamrad
SABRATHA
Brigada 2 sudafricana
Commonwealth Keep
Talud Solaro
DIVISIÓN 2 SUDAFRICANA
Brigada 1 sudafricana
DIV. I SUDAFRICANA
Cota 209
28 de mayo
Acroma
Sidi Breghisc
TRENTO
Brigada de carros 32
Brigada 4 sudafricana
Brigada de Infantería 9 india (menos un batallón de guarnición en El-Adem)
Brigada 151
Eluet el-Tamar
STOPCOL (Regimiento Acorazado)
Brigada 69 (menos un batallón)
BRESCIA
a Gambut 26 km
DIV. 50
Brigada Guardias 201
PAVIA
Brigada de carros 1
Brigada Acorazada 2
Trig Capuzzo
Sidi Muftah
Knightsbridge
El-Adem
El-Duda
Belhamed
Rotonda Segnali
Bir Lefa
CUERPO DE EJÉRCITO XIII
Sidi Rezegh
Trig el-Abd
Brigada 150
Bir el-Harmat
Brigada Acorazada 22
DIVISIÓN ACORAZADA 1
ROMMEL 26 de mayo - 21.00 h.
CUERPO DE EJÉRCITO XX ITALIANO
TRIESTE
15.ª y 21.ª PANZERDIVISIONEN (DAK)
DIVISIÓN LIGERA 90
ARIETE
21.ª PANZERDIVISION
CUERPO DE EJÉRCITO XXX
Brigada Acorazada 4
DIVISIÓN ACORAZADA 7
Bir Beuid
Brigada 1 de la Francia Libre
Bir Hacheim
Brigada Motorizada india
Bir el-Gobi
Brigada Motorizada 7
Retma
15.ª PANZERDIVISION
27 de mayo 06.00 h.
DIVISIÓN LIGERA 90
0 5 10 15 20 25
km
Puesto de mando de Cuerpo de Ejército
Puesto de mando de División
Puesto de mando de Brigada
Campos minados
Aeródromos y pistas de aterrizaje
1
a Ain el-Gazala
DIVISIÓN 1 SUDAFRICANA
Commonwealth Keep
Cota 209
Acroma
Brigada 151
DIVISIÓN 50
Brigada 69
Brigada de carros 32
Eluet el-Tamar
21.ª PANZERDIVISION
15.ª PANZERDIVISION
BRESCIA
STOPCOL (Rgt. Acorazado)
ARIETE
DIV. ACORAZADA 1
PAVIA
Knightsbridge
Brigada Guardias 201
Sidi Muftah
Trig Capuzzo
Brigada 150
Brigada de carros 1
Brigada acorazada 2
El Caldero
Brigada Acorazada 22
Agrupación Hecker
Brigada Acorazada, 4
DIV. LIGERA 90
Bir el-Harmat
TRIESTE
Rotonda Ualeb
Trig el-Abd
0 5 10 15
km
Direcciones de movimiento y posiciones alemanas
Direcciones de movimiento y posiciones italianas
Campos minados
Puesto de mando de División británico
Puesto de mando de Brigada británico
2
DAK
DAK 31 de mayo
Trig Capuzzo
29 de mayo
Sidi Muftah
31 de mayo
3.º/IV Bón. Rgt. East Yorkshire
IV Batallón Green Howards
DAK
30 de mayo
DAK
2.º/IV Bón. Rgt. East Yorkshire
2.º Escuadrón del 44.º Royal Tank Regiment
232.ª Compañía de Ingenieros
V Batallón Green Howards
4.º/IV Bón. Rgt. East Yorkshire
1.º/IV Bón. Rgt. East Yorkshire
30 de mayo
DAK
31 de mayo
Direcciones de ataque del AFRIKAKORPS
Direcciones de ataque de las fuerzas italianas
Talud
Campos minados: fajas principales
Áreas minadas
Grupo de Artillería del Regimiento de Campaña 72 británico
3

LA BATALLA DE TOBRUK

1.ª fase: el envolvimiento de la línea de Ain el-Gazala

Las Brigadas de primera línea del Ejército 8 británico, a las órdenes del general Ritchie se hallaban establecidas a lo largo de la línea de Ain el-Gazala, ocupando un sistema de posiciones fortificadas. Ritchie esperaba que Rommel desgastase a sus fuerzas contra estos elementos de la defensa. Pero la línea de Ain el-Gazala adolecía de un grave defecto: su flanco meridional, en la zona de Bir Hacheim, se apoyaba en el desierto y fue precisamente en ese punto donde, el 26-27 de mayo, inició Rommel su movimiento envolvente. En 24 horas las puntas de vanguardia de las fuerzas de Rommel cortaron las vías de comunicación del Ejército 8; pero Bir Hacheim siguió resistiendo.



4

2.ª fase: Rommel ataca el reducto de la Brigada 150 inglesa

En este lugar, el ataque de Rommel estuvo a punto de fallar. Más tarde diría el general Bayerlein: "Ignorábamos incluso su existencia (la del reducto de la Brigada 150 inglesa); la noche del tercer día de la batalla estábamos completamente rodeados y casi no nos quedaba gasolina". Cuando las fuerzas acorazadas de Rommel avanzaron al Oeste, penetrando en el "caldero", el general Ritchie pensó que las cosas empezaban a volverse a su favor y esperó que Rommel quedase atrapado, y sin abastecimientos, ante los campos minados de Ain el-Gazala. El 30 de mayo el "Zorro del desierto" concentró todo su esfuerzo contra el reducto de la Brigada 150 mientras sus ingenieros intentaban mantener abiertas las líneas de abastecimiento a través de los campos minados británicos. Era el momento oportuno para un contraataque del Ejército 8, pero Ritchie no se movió, desperdiciando aquella ocasión tan favorable.

3.ª fase: la lucha en torno al reducto de la Brigada 150

Durante casi 72 horas los esfuerzos de Rommel se concentraron en este sector vital de la lucha, pero una vez más el Ejército 8 no supo aprovechar la ocasión que se le presentaba, contraatacando con todas sus fuerzas. Esta "batalla en el corazón de las batallas" fue una de las epopeyas más sobresalientes de la guerra en el desierto –aunque ningún poeta la haya cantado todavía– con los defensores teniendo que retroceder constantemente ante la violencia de los ataques alemanes. Las reservas de municiones de la Brigada 150, que se contaba durarían 21 días, se agotaron casi por completo en cinco; casi en seguida, y precedido de un mortífero bombardeo en picado de los *Stukas*, llegó al fin. Era el 1 de junio. Rommel se había asegurado las líneas de abastecimiento, tan esenciales para el *Afrikakorps*, a través de la línea de Ain el-Gazala. Pero, en el flanco meridional, Bir Hacheim seguía resistiendo.

PERIMETRO DEFENSIVO DE TOBRUK

MAR MEDITERRANEO

Tobruk

21.ª PANZERDIVISION 19.00 h.

Brigada 6 sudafricana

Brigada de carros 32

DIVISION 2 SUDAFRICANA

Brigada 4 sudafric.

7.º Royal Tank Regiment

4.º Royal Tank Regiment

3.er Coldstream Guards Brigada Guardias 201

Brigada de Infanteria 11 india

1.er Foresters

2.º Cameron Highlanders

21.ª PANZERDIVISION 08.00 h.

15.ª PANZERDIVISION

TRIESTE

ARIETE

Puesto de mando de División aliado

Puesto de mando de Brigada aliado

Puesto de mando de Regimiento aliado

Campos minados. (En el mapa no está señalado el campo minado del perímetro de Tobruk)

Campo de aterrizaje

Baterías de campaña

5

4.ª fase: las fuerzas de Rommel rompen el frente

El contraataque de Ritchie contra las fuerzas alemanas, largamente esperado pero siempre diferido, se inició al fin el 5 de junio, con un número de fuerzas muy considerable, pero terminó con un grave fracaso. Rommel atacó, a su vez, a primeras horas de la tarde desorganizando al Cuerpo de Ejército XXX. Antes de dirigirse con ímpetu hacia Tobruk, Rommel lanzó un ataque contra Bir Hacheim, cuyas fuerzas hubieron de ser evacuadas el 10 de junio. El sector meridional de la línea de Ain el-Gazala había dejado de existir.

5.ª fase: ataque contra Tobruk

El 13-14 de junio las fuerzas de Rommel habían intentado en vano cortar la carretera de la costa. Al fallar este intento, Rommel decidió no perder más tiempo y atacar Tobruk. Dirigió su ofensiva contra la guarnición británica el 20 de junio, eligiendo para el ataque principal el sector sudeste del cerco defensivo externo (el mismo que eligiera en 1941 el general O'Connor), precediéndole de un violento bombardeo aéreo. A media mañana los alemanes habían penetrado casi 2 km y medio, rompiendo la tenaz resistencia aliada. La guarnición se rindió el 21 de junio; la batalla de Tobruk había terminado.

Lumsden había ordenado, sin embargo, a la División Acorazada 1 que avanzase en ayuda de la 7; la Brigada Acorazada 22, a su vez, fue a caer en medio de las divisiones alemanas –la 15.ª y la 21.ª *Panzer*– y tras haber perdido unos treinta carros de combate tuvo que retroceder en dirección de Knightsbridge. Todo parecía desarrollarse según las previsiones de Rommel, cuando las columnas alemanas, lanzadas en persecución del enemigo, se vieron de pronto atacadas simultáneamente en los dos flancos por la Brigada Acorazada 2 y por la 1ª Brigada de carros de combate. En este punto los alemanes se encontraban en una situación bastante apurada y, aunque en su avance Rommel había llegado hasta Bir Lefa, casi un tercio de sus carros había quedado fuera de combate. Por añadidura, el ataque inicial de la División *Ariete* contra Bir Hacheim había sido rechazado con graves pérdidas. Y no había ningún indicio de la llegada de nuevas columnas del Eje con refuerzos; entre tanto el nivel del combustible descendía de modo alarmante en los depósitos de la 15ª *Panzerdivision*.

Al término del segundo día Rommel se hallaba, pues, en situación muy precaria. Esta vez parecía haberle engañado su intuición, pues el Ejército 8 no parecía, desde luego, estar próximo a la derrota.

En los días sucesivos la situación del *Afrikakorps* se hizo cada vez más desesperada. Aunque Rommel había reemprendido audazmente el avance hacia el Norte, el día 28 por la noche sólo había logrado conquistar el *Commonwealth Keep*, una casamata casi derruida, que sus hombres habían ocupado tras un duro combate entablado con la guarnición, muy inferior en número al atacante. En los demás puntos, el Ejército 8 pudo mantener sus propias posiciones. La División *Ariete* había salido con cierta desventaja de un combate con la Brigada Acorazada 2, cerca de Bir el-Harmat, mientras la Brigada Acorazada 4 había rechazado a la División Ligera 90 alemana al sur de El-Adem. La escasa visibilidad obstaculizó seriamente las operaciones aéreas de ambas partes. El general Ritchie, que conservaba aún 330 carros de combate en pleno rendimiento, empezaba a gustar el dulce sabor de la victoria, pues el Servicio de información británico calculaba que Rommel apenas disponía de 250. Mas, pese a la atmósfera cargada de optimismo, el comandante inglés del Ejército 8 no aprovechó la ocasión para lanzarse sin tardanza a un contraataque.

Dadas las circunstancias, Rommel estaba seriamente preocupado, pues las perspectivas parecían, en realidad, desastrosas. Las Divisiones *Pavía* y *Trieste*, obstaculizadas en sus movimientos por las patrullas y el fuego de la artillería del reducto de la Brigada 150, estaban abriéndose lentamente una brecha a través del campo minado británico; si las unidades *Panzer*, diseminadas por el desierto, no recibían cuanto antes los abastecimientos –y en aquellos momentos el agua era mucho más necesaria que el combustible– los alemanes no tendrían otra elección que abandonar la ofensiva o capitular.

Pero era precisamente en los momentos críticos cuando más se evidenciaba el genio de Rommel como caudillo. Tras haber dispuesto la concentración de sus propias fuerzas para el día 29, dejó en sus puestos a los sedientos tripulantes de los carros de combate y se alejó en busca de los convoyes extraviados. Por la noche, a medio camino, encontró lo que buscaba; subió a la cabina del camión que iba en cabeza y personalmente condujo a la preciosa columna hasta el *Deutsches Afrikakorps*, sin más contratiempo y sin extraviarse en medio de una pavorosa tormenta de arena. Con las primeras luces del alba la misión quedó cumplida y las *Panzerdivisionen*, revitalizadas gracias al agua, al carburante y a las municiones apresuradamente distribuidas, volvieron a ser verdaderas unidades de combate.

El día 29 de mayo de 1942 fue una jornada de combates intensos pero desordenados. Mientras los carros de combate de Rommel se abastecían de carburante, la División *Sabratha* lanzaba un ataque masivo contra la División 1 sudafricana, que terminó con un tremendo fracaso y con la captura de varios centenares de italianos. Durante toda la jornada Rommel trató de reagrupar a las columnas acorazadas al sudoeste de Knightsbridge, y cuando la Brigada Acorazada 2 británica trató de impedírselo, se vio atacada por sus tres flancos al mismo tiempo; acudió en su ayuda la Brigada Acorazada 22 y, al caer la tarde, ambos adversarios decidieron concederse una tregua.



Cañón británico de medio calibre de 140 mm en acción durante la retirada del Ejército 8. Como ya había ocurrido en otras situaciones desfavorables, la artillería británica prestó, en esta ocasión, una ayuda muy valiosa; sin embargo, no fue capaz de detener el avance arrollador de los carros de combate alemanes. *(History of the Second World War)*

La situación de Rommel había mejorado algo con respecto al día anterior, pero seguía siendo bastante crítica; los abastecimientos que llegaban a sus unidades eran escasos y no alcanzaban a satisfacer todas las necesidades. Además, la noticia de que su fiel subordinado, el general Cruewell, había desaparecido sin dejar rastro durante un vuelo de reconocimiento, no contribuía ciertamente a levantar su moral.

Examinada la situación, el comandante en jefe alemán decidió sabiamente abandonar el plan inicial. Era ya el cuarto día de la operación y no había esperanzas de alcanzar rápidamente Tobruk, la meta fijada; de modo que decidió establecerse defensivamente, y, con una gran agilidad mental, varió por completo la propia estrategia.

Las antenas de la radio del mando avanzado del DAK zumbaban sin descanso transmitiendo mensajes cifrados. Todas las unidades principales tenían la orden de moverse hacia el Oeste, para una concentración general, junto al límite oriental del campo minado británico, en el que debían abrirse sin demora unas brechas por donde pudieran pasar las columnas de abastecimiento. Rommel esperaría en la brecha la inevitable contraofensiva del adversario. Un poderoso despliegue de cañones contracarros y antiaéreos de 88 mm, apoyados por la artillería concentrada del *Afrikakorps*, formaría una cortina protectora en torno a las fuerzas acorazadas que se estaban reorganizando. El general Kesselring, que estaba en visita de inspección, se dejó convencer para asumir el mando de la Agrupación de Cruewell y el coronel Bayerlein fue nombrado jefe del Estado Mayor del *Afrikakorps*. Con otras palabras, Rommel dejaba deliberadamente la iniciativa en manos de Ritchie, impulsándole a cometer errores. Era, en suma, una estrategia antoconvencional, dictada en parte por la astucia, en parte por la desesperación. El primer asalto de Rommel había rozado el desastre y ni siquiera su nueva posición podía considerarse cómoda. No sólo el ala y las retaguardias estaban dispuestas sobre los campos minados británicos, sino que el reducto de la Brigada 150, cuya existencia acababa de descubrirse, se encontraba en el mismo centro del «caldero» (así se conocería poco después toda la zona). Rommel, completamente rodeado por el enemigo, esperaba ver cómo reaccionaba el adversario, confiando en que la potencia de tiro de toda la artillería concentrada, desbarataría cualquier ataque británico mucho antes de que alcanzara a sus preciosos *Panzer*. Se estaba en el inicio de una nueva fase, aún más dramática si cabe, de la batalla de Ain el-Gazala.

La batalla en el «caldero»

Cuando el general Ritchie supo que el *Afrikakorps* se estaba moviendo hacia el Oeste, acogió, como es lógico, la noticia con gran entusiasmo. Al parecer, el «Zorro del desierto» estaba reconociendo su propia derrota. Es comprensible que el comandante británico se dejara seducir ante la perspectiva de atrapar a las retaguardias de Rommel en los campos minados de Ain el-Gazala y aniquilarlas con la artillería del Ejército 8, puesto que Bir Hacheim seguía resistiendo con firmeza y el reducto de la Brigada 150 estaba todavía en poder de los ingleses.

Durante toda la noche del 29 al 30 de mayo, el silencio del desierto se vio quebrantado por las

esporádicas explosiones de las granadas y por el estruendoso zumbido de los motores de las columnas de Rommel, que se adelantaban en el «caldero». Algo más al Oeste, los ingenieros del Eje se habían puesto a trabajar activamente, y en la mañana del día 30 dejaron abierto un estrecho pasillo a través del campo minado; el *Afrikakorps* disponía ya de una débil línea de comunicación que la unía con los italianos, al oeste del campo minado. Rommel quedó perplejo al saber que una posición británica, que hasta entonces no había sido localizada, se hallaba en el centro mismo de su despliegue y a una distancia escasa de tiro de su preciosa línea de comunicaciones. «Nos encontrábamos en una situación verdaderamente desesperada –comentaría meses después con el general Bayerlein, evocando aquellas críticas jornadas–, con la retaguardia contra el campo minado, sin víveres, sin agua, sin gasolina, con escasas municiones, sin un solo paso por donde pudieran penetrar nuestras columnas (en realidad el día 30 quedó abierto uno de estos pasos) y con Bir Hacheim cortándonos el camino e impidiéndonos recibir refuerzos del Sur. Y, por añadidura, atacados sin descanso por el aire».

En consecuencia, decidió dirigir todos sus esfuerzos contra la Brigada 150, confiando en su artillería para rechazar los contraataques del Ejército 8. Buena parte del éxito dependía en poner fuera de combate el reducto antes de que Ritchie atacase. La escasez de agua se había hecho nuevamente crítica. Cuando el mayor Archer-Shee se quejó a Rommel de las exiguas raciones de agua asignadas a los prisioneros hindúes, el general replicó: «Reciben la misma ración que el *Afrikakorps* y que yo mismo: media taza. Pero estoy de acuerdo con usted en que así no podemos seguir. Si no recibo nuevos abastecimientos esta misma noche, me veré obligado a solicitar del general Ritchie los términos de la rendición». El Ejército 8, sin embargo, dejaba pasar los días sin decidirse a desencadenar un ataque a gran escala. No estuvo en condiciones de hacerlo hasta el 3 de junio y este retraso fue precioso para Rommel, ya que le proporcionó el tiempo que necesitaba para reorganizarse y cerrar la brecha que los ingleses habían abierto.

La batalla del reducto ocupado por la Brigada 150 fue más bien una epopeya secundaria, olvidada muchas veces y siempre juzgada de un modo superficial. Pero esto no hace justicia al general de brigada C. W. Haydon y a sus tres batallones ingleses (el Batallón IV del Regimiento *East Yorkshire* y el IV y V Batallón de los *Green Howards*) apoyados por el Regimiento 72 *Royal Field Artillery* (artillería de campaña) y por la Compañía 232 *Field Royal Engineers* (ingenieros). Aunque hasta el 30 de mayo no tuvieron que sostener la presión que ejercía contra ellos las fuerzas del Eje, lo cierto es que ni siquiera los primeros días de la batalla transcurrieron tranquilos. La brigada estuvo rodeada por el enemigo casi desde un principio y los artilleros de la zona no descansaron ni un minuto en un constante y agotador ajuste de puntería para colocar bajo su fuego los objetivos que, según las informaciones de las patrullas de reconocimiento, se desplazaban desde todos los puntos cardinales. El general de brigada Haydon, comprendiendo que era sólo cuestión de tiempo el que se desencadenara un ataque masivo contra su posición, retiró al tercer día de la batalla sus propias unidades al interior del reducto. El 29 empezó una intensa misión de patrulla, pero el enemigo no atacaba aún y lo único que llegaron fueron 30 carros de combate del 2º Escuadrón del 44 *Royal Tank Regiment*. A pesar de todo, la Brigada 150 se encontraba en condiciones poco envidiables. Estaba situada entre Trig Capuzzo y Trig el-Abd, a una distancia, respectivamente, de 11 y 16 kilómetros de las posiciones inglesas más próximas al Norte y al Sur. Y las municiones empezaban a escasearle. Las piezas de 25 libras no podían disparar más de 25 salvas diarias cada una y todos los intentos que se llevaron a cabo para recuperar siquiera una parte de las municiones de los depósitos que habían quedado en el exterior del reducto, fallaron.

Por último, a primeras horas del día 30, comenzaron los ataques enemigos contra todos los sectores, a medida que Rommel retiraba sus fuerzas acorazadas a las proximidades de la posición fortificada. En un principio, fueron arrollados los ingenieros, pero un audaz contraataque por parte de los carros de combate «I» logró, a duras penas, contener la penetración y ninguna otra posición cedió terreno. «Excelente», aprobó aquella noche el general Ritchie por radio; pero sus repetidas promesas de enviar refuerzos no se cumplieron. Durante la noche las patrullas desarrollaron una actividad muy intensa con el fin de impedir que el enemigo levantase las minas antes del ataque del día siguiente; cuando se desencadenó, la guarnición estaba preparada en las trincheras y en las posiciones de las ametralladoras.

El espíritu combativo se mantenía firme y los actos de heroísmo fueron innumerables. El subteniente Farmiloe, por ejemplo, hizo frente él solo a un carro de combate alemán *Mark IV* con una ametralladora *Bofors*, situada al descubierto y a una distancia escasa de 360 metros, hasta que una granada enemiga alcanzó de lleno el arma hiriendo a todos sus sirvientes. Al anochecer, después de una jornada de intensos combates, que registró casi seis asaltos, el reducto de la Brigada 150 resistía aún, pese a las graves pérdidas sufridas y al agotamiento casi total de las municiones para los cañones de 25 libras. Cinco días de lucha habían sido suficientes para agotar las reservas que se suponía debían durar tres semanas. Los supervivientes se reagruparon en dos pequeños sectores. Aunque con alguna excepción, a pesar del fragor provocado por el movimiento, de tanto carro de combate, la noche pasó relativamente tranquila.

Al amanecer del día 1 el enemigo reanudó el ataque con renovada violencia. Los *Stukas* se lanzaban en picado y toda la tierra temblaba bajo la explosión de las bombas. Muy pronto la posición de la Brigada 150 se vio envuelta en una impenetrable cortina de humo y polvo. Cubiertos por el bombardeo, los carros de combate alemanes reemprendieron su avance. Era indudable que la valerosa brigada estaba destinada a desaparecer. En el interior del cinturón defensivo quedaban ya muy escasas reservas de municiones, de agua y de víveres; una a una fueron arrolladas las posiciones y los artilleros británicos se vieron obligados a destruir los cañones. La última salva se disparó poco después de las 2 de la tarde, cuando la posición defendida por la Compañía 2 del *V Green Howards*, tuvo que ceder bajo la implacable presión enemiga. La mayoría de los supervivientes fueron hechos prisioneros y sólo algunos grupos lograron escapar al cautiverio. Rommel apareció inmediatamente en el campo de batalla, deseoso de rendir honores a su valeroso adversario; pero el general de brigada Haydon yacía entre los numerosos caídos de su puesto de mando.

El reducto de la Brigada 150 había dejado de existir y Rommel se aseguró con ello la posesión del «caldero». Pero el sacrificio de las fuerzas británicas no fue del todo inútil, ya que durante 72 horas había mantenido ocupado al general alemán, si bien es cierto que el Ejército 8 no supo sacar demasiado provecho de la situación. Si la artillería hubiera dispuesto de más municiones y las reservas hubiesen podido avanzar, es indudable que la defensa se habría podido prolongar mucho más. Bayerlein comentaba después de la guerra con el general de brigada Desmond Young: «La suerte se decidió en Got el-Haleb, en torno al reducto de la Brigada 150... Si no lo hubiésemos conquistado, el 1 de junio habrían capturado a todo el *Afrikakorps*».

El Ejército 8 y la División 150 *(Northumbrian)* en particular tenían, por tanto, motivos suficientes para sentirse orgullosos de la férrea, aunque inútil defensa, opuesta por la Brigada 150.

La situación de Rommel era ahora mucho menos precaria; con las vías de abastecimiento abiertas a su espalda y con las unidades prácticamente casi reorganizadas, podía elegir con toda libertad el momento oportuno de reanudar el ataque. Por el momento, sin embargo, prefirió quedarse en su refugio. Como quiera que Bir Hacheim seguía resistiendo en el Sur, el general Ritchie no consideró, en líneas generales, demasiado grave su propia situación. En El Cairo, Auchinleck tenía graves presentimientos. «Veo con cierto temor la destrucción del reducto de la Brigada 150 y la consolidación de una amplia y profunda cuña enemiga en el centro de nuestra posición», comunicó, insistiendo en la necesidad de un inminente contraataque.

Pese a esta advertencia sensata, el primer intento realizado por el Ejército 8 los días 1 y 2 de junio para forzar el paso del «caldero» fracasó ante el despliegue de los cañones alemanes, mientras fuertes tormentas de arena obstaculizaban los vuelos de la *Air Force*, hasta el punto de que el 2 de junio Rommel se sintió lo bastante seguro de la situación como para enviar a la División Ligera 90 y a la División *Trieste* al Sur, en ayuda de la División *Ariete*, que sostenía una dura lucha contra la posición de Bir Hacheim. Pero las cosas no se desarrollaron como él deseaba y el paso de la columna a través de las pistas abiertas en los campos minados se vio obstaculizado por las patrullas inglesas y sudafricanas. En los varios combates que se desencadenaron, el sargento Q. Smythe, de la División 1 sudafricana, se distinguió de un modo notable con diversos actos de heroísmo, que le valieron la concesión de la *Victoria Cross*. El comandante del *Afrikakorps* perdió la valiosa colaboración del general Westphal, herido por una granada, y el 2 de junio, como amainaron un tanto las tormentas de arena, la RAF pudo reanudar sus vuelos masivos en las cercanías de Bir Hacheim. «*Bravo! Merci pour la RAF!* (¡Muy bien! ¡Gracias a la RAF!) transmitió Koenig por radio al general de división de Aviación Coningham. «*Merci pour le sport!*» (¡Gracias por la diversión!) fue la respuesta.

Ahora ambos adversarios estaban concentrando todos sus esfuerzos para la gran acción inminente. Tomó la iniciativa el Ejército 8, que el 5 de junio empezó, al fin, a moverse en dirección al «caldero» con un número de fuerzas considerables. La ofensiva, sin embargo, estuvo mal planteada desde el principio y la Operación «Aberdeen» finalizó con un rotundo fracaso. Las brigadas empleadas eran numerosas, pero no se habían tomado las medidas necesarias para garantizar una acción coordinada o, por lo menos, un apoyo recíproco entre las unidades acorazadas y la infantería. La falta de una autoridad, expresamente encargada de la coordinación de los movimientos, condenó virtualmente el ataque a un rotundo fracaso. Al principio parecía que todo iba bien, pues los batallones de vanguardia alcanzaron los primeros objetivos sin encontrar una gran resistencia; pero pronto se dieron cuenta de que sólo estaban «calentando» superficialmente las defensas de Rommel, que en realidad se hallaban mucho más al Oeste. Cuando la Brigada Acorazada 22 avanzó fue recibida por una granizada de plomo: los cañones de 88 y los contracarros, hábilmente apostados por Rommel, sembraron la muerte y la destrucción. Densas columnas de humo se elevaban sobre la arena del desierto; los supervivientes se vieron obligados a retirarse hacia el Norte y la infantería quedo peligrosamente privada de buena parte de sus apoyos. Casi al mismo tiempo, el ataque del Cuerpo de Ejército XIII contra el talud Sidra no obtuvo ningún resultado positivo.

A primeras horas de la tarde Rommel juzgó llegado el momento. Los carros de combate alemanes, que hasta entonces se habían mantenido en reserva, salieron del «caldero» hacia el Este, avanzando a toda velocidad hacia Knightsbridge. A partir de ese momento los ingleses perdieron por completo el control de la situación. La tan es-

perada tentativa de un contraataque eficaz del general Ritchie había fallado por completo. No había consuelo ni siquiera en el conocido refrán «más vale tarde que nunca». Al anochecer, todas las unidades inglesas que habían penetrado en el «caldero», incluidos cuatro regimientos de artillería de campaña, quedaron destruidas. El Ejército 8 había perdido 600 hombres entre muertos, heridos y desaparecidos. Rommel anunció haber hecho 4000 prisioneros y capturado casi 150 carros de combate: una vez más el general alemán había ganado la partida. Pero hubo de pasar algún tiempo antes de que, en El Cairo, se valorara en toda su magnitud la gravedad de la derrota.

¿Cuál sería el próximo movimiento de Rommel? ¿Una tregua que le permitiera reagrupar nuevamente a todas sus unidades?, ¿un ataque directo contra Tobruk o una conversión hacia el Sur para aniquilar Bir Hacheim? El «Zorro del desierto» eligió la tercera solución. El día 8, en consecuencia, destacó a la 15ª *Panzerdivision* y la envió al Sur para ayudar a la División *Trieste* y a la División Ligera 90; que todavía no habían logrado dar cuenta de los defensores franceses. Fuertes oleadas de bombarderos en picado machacaron las posiciones del general Koenig, a quien Ritchie había dado orden de resistir a toda costa: 500 aparatos de la *Desert Air Force* intervinieron con acciones de apoyo, pero la creciente penuria de municiones y de víveres no podía quedar indefinidamente ignorada. Por tanto, el 10 de junio, el Ejército 8 autorizó a Koenig para que abandonara la posición, disfrazando el repliegue con un ataque diversivo del Cuerpo de Ejército XXX. Amparada en la oscuridad, la evacuación se llevó a cabo de un modo impecable; el oficial inglés que servía de guía a Koenig logró sacarle de Bir Hacheim mediante una maniobra perfecta, y por lo menos 2700 hombres de los 3600 que estaban inicialmente bajo su mando, pudieron salvarse. La hazaña fue notable en realidad; pero con el abandono de Bir Hacheim más de la mitad de la línea de Ain el-Gazala dejó de existir. Durante los catorce días de su épica resistencia, los franceses de Koenig infligieron graves daños al enemigo, obligando a Rommel a retrasar durante varios días el proyectado ataque principal; mas no hay duda de que el vencedor de esta primera fase de la batalla de Ain el-Gazala fue Rommel.

Para el Ejército 8 sólo existía un hecho positivo: que el sector septentrional de la línea de Ain el-Gazala seguía todavía ininterrumpido hasta el Mediterráneo, que la mayor parte de las defensas que se extendían de Este a Oeste permanecían intactas. Docientos cincuenta carros de combate británicos estaban todavía operativos, pero ya empezaba a dejarse sentir la pérdida de siete regimientos de artillería de campaña.

La iniciativa estaba de nuevo en manos de Rommel. El general sólo contaba con 120 carros de combate alemanes y 60 italianos; pero disponía también de un discreto número de carros de combate *Mark III* especiales y de una media docena de *Mark IV*, de cuya superioridad estaba plenamente convencido. Decidió, por tanto, destruir al Cuerpo de Ejército XXX aliado, y el 11 de junio dispuso una doble salida del «caldero»: la 21ª *Panzerdivision* se dirigiría hacia el talud Sidra, la 15ª *Panzerdivision* y la División Ligera 90 hacia El-Adem.

Al conocer la noticia de estas dos maniobras divergentes, el general Norrie consideró que, al fin, se le presentaba la ocasión tan esperada de desencadenar un golpe decisivo; quizás el enemigo estaba exponiéndose involuntariamente a una derrota fraccionada. Pero el contraataque británico no pasó de proyecto. El general Messervy, el hombre clave, se vio envuelto en un ataque mientras se dirigía al enfrentamiento decisivo; durante varias horas no se supo nada de él y en este tiempo Rommel había lanzado ya a sus hombres en una serie de mortíferos ataques contra las Brigadas Acorazadas 2 y 4. Pese a los 600 vuelos efectuados aquel día por la RAF contra las columnas de Rommel, al anochecer la División Ligera 90 había llegado a pocos kilómetros de El-Adem, en tanto que las otras dos columnas acorazadas alemanas avanzaban sobre su izquierda.

La batalla alcanzó su punto más álgido en los días siguientes: con su indiscutible ductilidad, Rommel repitió el esquema táctico ya empleado de atraer, una a una, a las unidades acorazadas británicas hacia la cortina protectora de su artillería contracarro, para lanzar luego a sus *Panzer*



Un carro de combate americano, tipo *Grant*, perteneciente a una unidad británica, cerciorándose antes de atacarlo, de que un vehículo abandonado no haya sido transformado por el enemigo en puesto de observación. El *Grant* era el único carro de combate que podía competir en el desierto con los *Panzer* germanos. (History of the Second World War)

contra lo que quedaba de ellas. Los ingleses se defendieron valerosamente; pero al atardecer del 12 de junio, el Cuerpo de Ejército XXX estaba a punto de quedar totalmente aniquilado y el general Gott comprendió que era preciso abandonar Knightsbridge. Los carros de combate ingleses que estaban aún operativos, habían quedado reducidos a 70 y puesto que el enemigo dominaba de modo absoluto la «tierra de nadie» las probabilidades de recuperar los vehículos averiados eran casi nulas. Sólo un milagro hubiera podido impedir, en aquellos momentos, que Rommel alcanzara la carretera de la costa y aislara de Tobruk y de la frontera egipcia al Cuerpo de Ejército XIII.

En tanto, el general Ritchie empezaba a darse cuenta de que la derrota era inminente. Personalmente se inclinaba por una retirada rápida hacia la frontera egipcia, pero era demasiado tarde. En Downing Street, se seguía con gran inquietud la mala suerte del Ejército 8 y Winston Churchill no facilitó mucho las cosas a Ritchie al telegrafiarle: «Apruebo de todo corazón *SU* decisión de combatir hasta el último aliento». Ritchie, sin embargo, había decidido ya abandonar lo poco que quedaba de la línea de Ain el-Gazala. La División 1 sudafricana recibió la orden de replegarse hacia el Este, seguida con diez horas de diferencia por la Divisón 50. Mas, ¿qué sucedería con Tobruk? Ritchie prefirió aceptar el riesgo de un asedio, aunque fuera temporal, apoyando a la guarnición de la ciudad con una unidad móvil en las cercanías de El-Adem, con el fin de dar tiempo al Ejército 8 de reorganizarse más allá de la frontera. Auchinleck, sin embargo, no estuvo de acuerdo con la perspectiva de un nuevo asedio. «Tobruk debe conservarse a toda costa y *no* debemos permitir que el enemigo la asedie», comunicó por radio. El mando superior de El Cairo proponía la concentración de las fuerzas sobre una nueva línea Acroma–El-Adem–Bir el-Gobi, que aseguraría la conservación de las comunicaciones con Tobruk a lo largo de la carretera de la costa. Tras un cambio de mensajes y un período de notable confusión, Ritchie estuvo de acuerdo; pero fue incapaz de hacer comprender a sus superiores cuál era la verdadera situación del Ejército 8. Se desperdició, por tanto, un tiempo precioso y una vez más las confusas ideas del Alto Mando comprometieron las posibilidades de salvación del Ejército 8. Según Bayerlein, «después de nuestra conquista de Bir Hacheim, el general Ritchie hubiera debido replegarse directamente hacia la frontera egipcia».

Mientras tanto, el Cuerpo de Ejército XIII intentaba ponerse a salvo. Durante la noche del 13 al 14 de junio las fuerzas que Rommel había lanzado en su persecución hicieron todo lo posible por cortar la carretera de la costa, pero fueron detenidas por el fuego directo de la artillería. Ritchie autorizó finalmente la retirada que, en aquellos momentos, era de vital importancia para los comandantes locales. La División 1 sudafricana pudo proseguir su retirada sin demasiadas dificultades. Tras haber destruido sin llamar la atención una buena parte de sus abastecimientos en la mañana del día 14, el general Pienaar empezó a fraccionar sus propias fuerzas. Una tormenta de arena le ayudó a ocultar sus movimientos a los alemanes, que estaban al acecho, y a la mañana siguiente la división había terminado el repliegue y llegado a las proximidades de Tobruk sin haber perdido más que 393 hombres: 27 muertos y 366 heridos o desaparecidos.

La División 50 (*Northumbrian*), situada más al Sur, se encontraba, en cambio, en una situación mucho más peligrosa. Había perdido ya un tercio de sus efectivos –la Brigada 150– y el general Ramsden se hallaba en una posición bastante difícil, con los italianos al frente y los alemanes a la espalda. El retraso de diez horas no había contribuido ciertamente a mejorar su situación. Por otra parte, las dos brigadas que aún le quedaban –la 69 y la 151– disponían todavía de bastante combustible, municiones y medios de transporte porque en los primeros momentos de la batalla, la *Royal Army Service Corps* había podido suministrárselos recurriendo a los ricos depósitos de Tobruk. Esto había permitido a la División lograr una ventaja sobre los italianos en su sector, y mantener alta la moral.

Ramsden y su Estado Mayor, obligados a resolver un problema verdaderamente complicado, adoptaron una solución original. Antes de retirarse al Este, se dividirían en dos grupos, fraccionados a su vez en varias columnas, y se abrirían paso hacia el Oeste a través de las posiciones italianas. Superadas las dos inevitables cabezas de puente y los pasos obligados, las columnas se lanzarían hacia el Oeste y hacia el Sur y después de realizar una amplia conversión en torno a Bir Hacheim, se dirigirían hacia la frontera egipcia, que distaba 192 kilómetros. El plan era peligroso, pero tenía dos ventajas: se apartaba por completo de cualquier esquema tradicional y estaba concebido con la máxima precisión. Indudablemente su ejecución plantearía graves problemas, sobre todo durante la marcha a través del desierto, en el que no había pistas y teniendo que avanzar con los 90 camiones de 3 toneladas cada uno, reparados apresuradamente y de cualquier modo; mas era el único medio que ofrecía una garantía, aunque mínima, de poder poner a salvo el grueso de las fuerzas.

Todo fue mejor de lo que cabía esperar. Después de haber destruido, al amparo de una tormenta de arena, todo el equipo pesado y las reservas de municiones, los primeros movimientos se llevaron a cabo de acuerdo con el plan. Una sección del Regimiento 5 *East Yorkshire* llegó a una distancia de diez metros de una posición italiana, cantando a voz en grito *Rule Britannia* y obligando a huir a los obstinados y aturdidos adversarios con una carga a la bayoneta perfectamente sincronizada. En otro sector, un soldado raso, Albert Robinson, consiguió una bien merecida condecoración –la *Military Medal*– abriéndose paso a pie entre dos posiciones de ametralladoras, calculando que los italianos no se atreverían a disparar contra él por miedo a herir a sus compañeros que se encontraban enfrente. El soldado avanzó con gran sangre fría y logró abatir, con absoluta precisión, a ambos grupos de servidores.

A las 4 de la tarde del día 15 de junio había concluido la huida a occidente, y poco después la extrema retaguardia se dirigía hacia el Sur. El grueso de la división logró realizar la proyectada conversión en torno a Bir Hacheim gracias a la intensa luz que proyectaban los grupos electrógenos de las oficinas de campaña de los alemanes.

Según las crónicas oficiales, un 96 % de los hombres alcanzaron la frontera, de una forma u otra. Muchos vehículos quedaron averiados durante el recorrido y al término de la peregrinación estaban al límite de sus fuerzas y la División había perdido –como era inevitable– casi todo su equipo pesado. Pronto, sin embargo, volvería a estar en condiciones de reanudar el combate y el episodio de su retirada sigue siendo uno de los pocos hechos de armas brillantes en la larga serie de desventuras que sufrió el Ejérito 8 británico en la batalla de Ain el-Gazala.

Como es de suponer, Rommel estaba entusiasmado. «Hemos ganado la batalla y el enemigo está en franca retirada», comunicó el 15 de junio. Ahora, para darla definitivamente por acabada, sólo le quedaba tomar Tobruk y rechazar a las pocas y ya prácticamente exhaustas fuerzas de Ritchie más allá de la frontera egipcia. Pero los alemanes no tenían tiempo que perder, pues la Operación «Hércules» estaba a punto de iniciarse y corrían voces de la inminente llegada de una división neozelandesa de Siria y de una nueva división acorazada –la 10– procedente del delta del Nilo. Por tanto, Rommel hizo avanzar a sus columnas acorazadas hacia El-Duda y El-Adem y ordenó a sus hombres, cansados pero animados de un gran entusiasmo, que se preparasen para un nuevo ataque a ultranza.

En tanto, el general Ritchie intentaba salvar por lo menos una parte de su derrotado Ejército. Pero El Cairo no autorizó oficialmente hasta el día 16 el «aislamiento» de Tobruk. Ritchie esperaba todavía que el Cuerpo de Ejército XIII pudiera conservar en su poder la «fortaleza» y sus posiciones avanzadas y que el Cuerpo de Ejército XXX lograra concentrarse más allá de la línea defensiva avanzada, guarneciendo al mismo tiempo la frontera. Con el fin de realizar este proyecto,las pocas fuerzas del general Norrie fueron organizadas en nueve columnas móviles, improvisadas, cada una con una batería de cañones de 25 libras; las divisiones de infantería fueron divididas de modo análogo en un grupo móvil y una retaguardia de posición.

Sobre el Ejército 8 gravitaba la fría atmósfera de la derrota. Ritchie seguía hablando con optimismo de conservar el control de El-Adem a fin de asegurarse el intervalo de tiempo necesario para que llegaran los refuerzos procedentes del delta del Nilo; pero los comandantes que ocupaban las primeras líneas del frente mantenían serias dudas. En efecto, después de una jornada de agotadores combates, el general Norrie ordenó, la noche del 16 al 17 de junio, abandonar El-Adem, suprimiendo con ello una de las piedras angulares de la defensa externa. En tanto, la Brigada Acorazada 4 seguía combatiendo tenazmente cerca de Sidi Rezegh; pero al atardecer del día 17 había quedado reducida a 48 carros de combate en pésimo estado. A Norrie no le quedó otra alternativa que abandonar Gambut y la estación término con todos los depósitos de municiones de Balhamed.

La guarnición que había permanecido dentro del cerco de la «fortaleza», cuyo perímetro medía 48 kilómetros, empezó los preparativos para hacer frente al «huracán», que estaba a punto de desencadenarse.

El 14 de mayo la defensa de Tobruk fue confiada al mayor general H.B. Klopper, comandante de la División 2 sudafricana, cuya experiencia de la guerra en el desierto era más bien nula, aunque había participado, como oficial de Estado Mayor, en la conquista de Bardia, y que además no contaba con la ayuda de un Estado Mayor a la altura de las circunstancias. Parece ser que ni siquiera existía un plan de emergencia para la defensa de Tobruk. Sin embargo, dentro del cerco defensivo, no faltaban ni los hombres ni los abastecimientos necesarios. Además de la División sudafricana, estaban la Brigada de carros 32 (con unos sesenta carros de combate tipo «I»), la Brigada 201 *Guardia* y la Brigada de infantería 11 hindú, así como tres regimientos de artillería de campaña y dos de artillería media: en conjunto, más de 35.000 hombres y 2000 vehículos. Las reservas de que disponían eran, por lo demás, abundantes, ya que, en previsión del «gran avance» en la Cirenaica occidental, se habían acumulado casi 7 millones de litros de gasolina, 130.000 cargas para los cañones de 25 libras y varios millones de raciones alimenticias, suficientes para resistir al menos durante tres meses. Y éste era el reverso de la medalla: amplios sectores de las defensas, incluido el foso contracarros, estaban en pésimo estado y los campos minados presentaban amplias brechas de terreno libre. En segundo lugar, había desaparecido toda esperanza de un apoyo aéreo eficaz: la *Air Force* había tenido que desalojar, apresuradamente, las bases avanzadas situadas cerca de Gambut, retirándose a los aeródromos de Sidi el-Barrani, de modo que Tobruk se encontraba ahora fuera del radio de acción de los cazas. Tercero, tampoco la Marina estaba en condiciones de poder ofrecer una ayuda efectiva; y, por último, el general Klopper sólo disponía de unos pocos cañones contracarros, que eran la única arma que podía compensar, al menos parcialmente, las otras deficiencias. Para hacer frente al asalto de las fuerzas acorazadas enemigas los defensores sólo tenían 15 cañones de 6 libras y 40 de 37 mm.

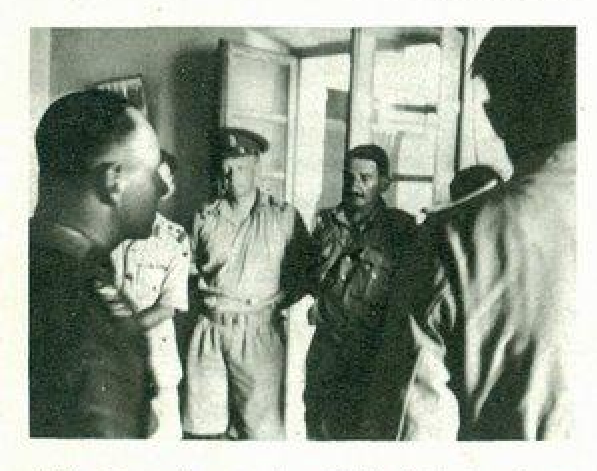
El 18 de junio Rommel había completado el asalto de Tobruk. El *Afrikakorps*, apoyado por la

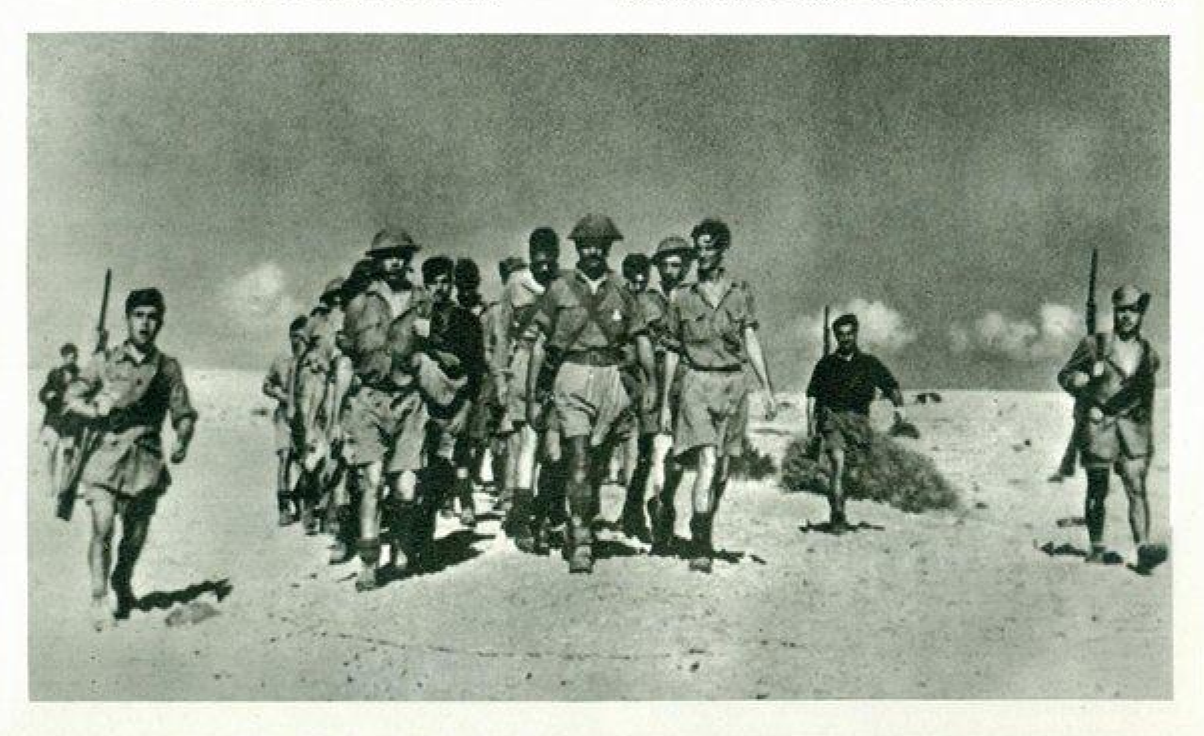
División *Ariete*, llegó a muy escasa distancia del cerco defensivo externo, mientras los ingenieros alemanes abrían nuevas brechas a través de los campos minados. Ante una llamada urgente de Ritchie, el general Auchinleck voló desde El Cairo hasta la frontera, y juntos elaboraron un nuevo plan que respondiera a las posibilidades reales del Ejército 8 en aquellos momentos. El Cuerpo de Ejército XIII recibió la orden de defender la frontera, en tanto las «columnas volantes» exploraban, dentro de sus posibilidades, todo el sector hasta Tobruk. El Cuerpo de Ejército XXX que, evidentemente, ya no era de ninguna utilidad, fue retirado a la reserva, cerca de Marsa Matruh, para su reorganización. Después de esto ya no pudo hacerse otra cosa que publicar, con fecha 20 de junio, un comunicado cautamente optimista que decía: «Confiamos que Tobruk resistirá hasta que hayan finalizado todas las operaciones de relevo de las unidades que deben reemprender la ofensiva». El mismo 20 de junio Rommel lanzó su propia ofensiva antes de lo previsto, eligiendo para el ataque principal el mismo sector del cinturón defensivo externo que eligiera, en 1941, el general O'Connor; empezó con un violento bombardeo aéreo en picado, efectuado por 150 aviones de todos los tipos, al que siguió, a las 8, un ataque de tres divisiones acorazadas que actuaban en la reserva. Los defensores opusieron una tenaz resistencia, pero Rommel tenía en sus manos todas las cartas de la baraja. A media mañana los alemanes habían penetrado casi 2500 metros y la División Ligera 90 había rechazado con facilidad un vacilante intento del Cuerpo de Ejército XIII de realizar una acción diversiva hacia Sidi Rezegh. A las 16 horas las fuerzas del Eje controlaban el aeródromo; tres horas más tarde los carros de combate de la 21.ª *Panzerdivision* cruzaban Tobruk en dirección al puerto, donde los defensores se afanaban en destruir las instalaciones.

El general Klopper hizo lo imposible por organizar una parodia de defensa; pero tropezó con muchos obstáculos debidos a su propia decisión, tomada aquella misma mañana, de destruir todas las líneas de comunicación con el mando. Logró, no obstante, comunicarse por radio con el Ejército 8, mas, en realidad, era muy poca la ayuda que podía esperar por este lado. Ritchie continuaba prometiendo el envío de tropas de refuerzo, pero ya nadie se hacía ilusiones. El día 21, por la mañana, Klopper envió un mensaje cuyo contenido dejaba traslucir, sin ninguna duda, la inminente caída de Tobruk: «Esta noche haré salir a las fuerzas móviles. Imposible resistir hasta mañana. Fuerzas móviles casi nulas. Resistiremos hasta el último hombre, hasta el último cartucho».

Era ya casi el final. Con un último gesto de desafío, los valerosos defensores intentaron destruir los depósitos acumulados en el sector oriental. Una compañía entera trabajó durante horas y horas, sin descanso, en la destrucción de los bidones de gasolina, mientras el precioso líquido se derramaba por las arenas del desierto; por último, con las botas empapadas y casi intoxicados por los vapores, tuvieron que desistir. Klopper ya no podía hacer nada más. A las 8 de la mañana, enarbolando bandera blanca, una delegación se dirigió al encuentro de Rommel para tratar los términos de la rendición, y casi inmediatamente después las unidades empezaron a rendirse, una tras otra, a las polvorientas y fogosas fuerzas alemanas. Los últimos en capitular, en la tarde del día 21, fueron el *2/VII Gurkha Rifles* y el *2.º Cameron Highlanders*, cuando ya prolongar la resistencia hubiera significado para ellos el exterminio total. Tobruk había caído.

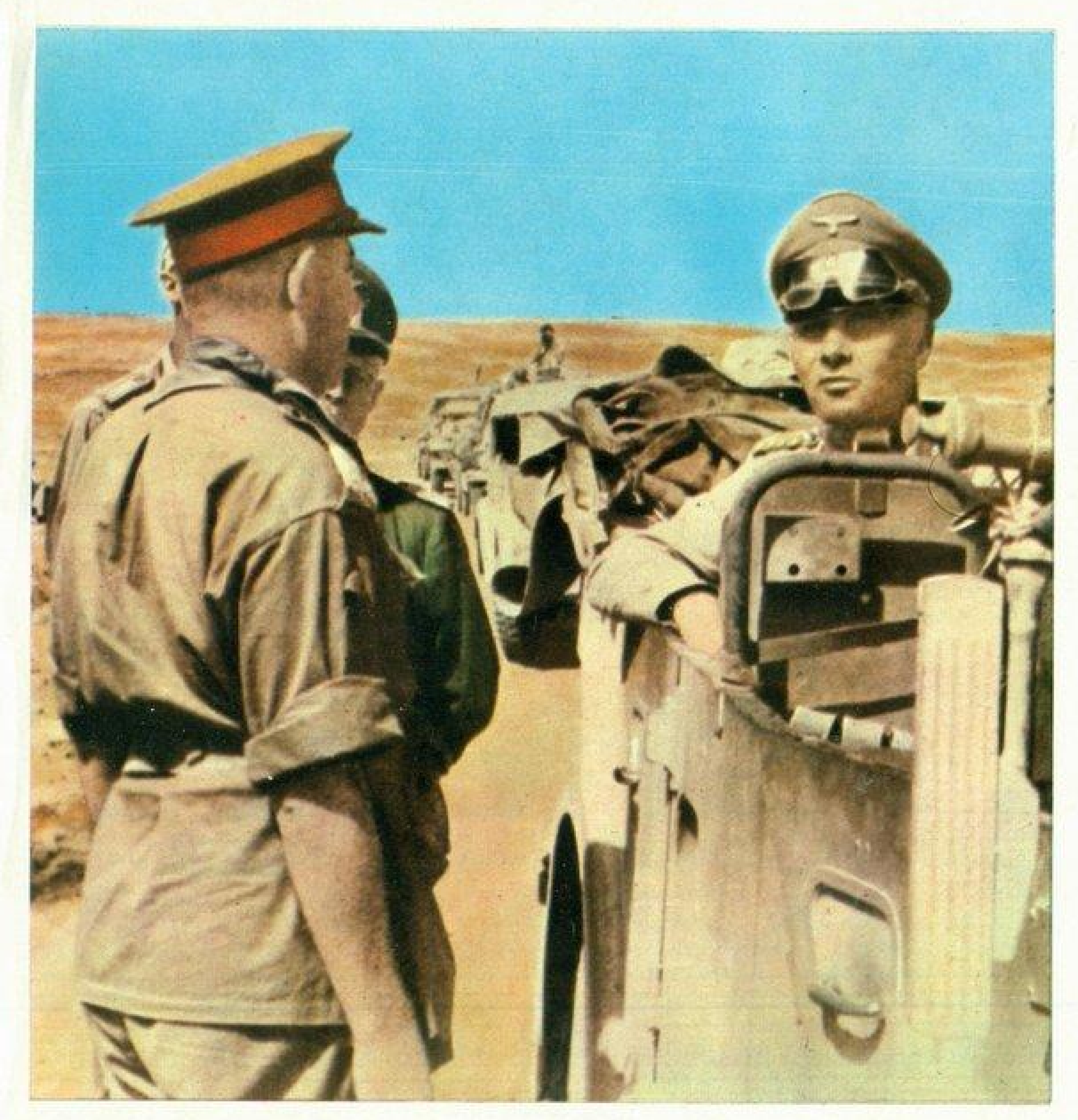
Unos pocos grupos lograron escapar abriéndose una brecha a través de las formaciones del Eje. El mayor Sainthill, de los *Coldstream Guards*, logró poner a salvo 367 hombres; pero al general Klopper y a casi 33.000 soldados aliados –19.000 ingleses, poco menos de 9000 sudafricanos blancos, el resto indios y sudafricanos indígenas– les aguardaba el campo de prisioneros. Rommel se





Arriba: Rommel con varios oficiales británicos después de la caída de Tobruk. A la derecha: soldados italianos escoltando algunos de los 33.000 prisioneros de la guarnición británica. Sólo un reducido grupo de las fuerzas situadas en Tobruk logró salvarse abriendo una brecha entre las fuerzas del Eje. Abajo: los defensores de Tobruk se rinden. Después de cercar el perímetro de Tobruk, Rommel lanzó su ofensiva el 20 de junio, y el 21, tras una heroica resistencia por parte de las tropas británicas, la «fortaleza» se vio obligada a capitular. (Ullstein)-(Sado-Opera Mundi)-(Süd Verlag)





La rendición del comandante de Tobruk, general de división Klopper de la División 2 sudafricana, al general Rommel, comandante en jefe del *Afrikakorps*.

(general Mancinelli)

apoderó también de 2000 toneladas de gasolina, 5000 toneladas de víveres, gran número de municiones (en parte de fabricación italiana y alemana) y de casi 2000 vehículos todavía en buenas condiciones de uso, así como del puerto, bastante dañado pero siempre importante, y de unas grandes instalaciones para la destilación del agua.

Según los datos oficiales alemanes, Rommel había pagado esta victoria con 3360 pérdidas –limitadas a las unidades alemanas– desde el 26 de mayo al 21 de junio, esto es, casi el 15 % del potencial del *Afrikakorps*; las pérdidas de los italianos fueron, probablemente, algo inferiores. El *Afrikakorps*, de todos modos, perdió 300 oficiales, o sea un 70 %.

Rommel comunicó su propio triunfo con un lacónico telegrama: «La fortaleza de Tobruk ha capitulado. Todas las unidades deberán concentrarse a fin de empezar los preparativos para ulteriores avances». Veinticuatro horas más tarde, el comandante del *Afrikakorps*, ascendido a mariscal, se encontraba en la frontera egipcia. Ahora la suerte del Ejército 8 había llegado casi a su fin.

¿Qué factores determinaron el desastre sufrido por Auchinleck y Ritchie? Hemos de reconocer, ante todo, el gran mérito de Rommel, que supo aprovechar con extraordinaria habilidad las ocasiones que se le ofrecían al paso, después de un peligroso golpe inicial que estuvo a punto de llevarle a la derrota, sin dejarse imponer nunca el juego del adversario y manteniendo siempre concentradas durante el curso de la batalla a sus fuerzas acorazadas. Ni hay por qué insistir en la deprimente incapacidad de los jefes del Ejército 8. Ritchie no tenía la altura necesaria para actuar como adversario de Rommel, pues no poseía la astucia precisa para meterse en el bolsillo al dinámico comandante alemán, ni la autoridad suficiente para imponerse a los comandantes que estaban a sus órdenes.

Naturalmente, la responsabilidad de haber confiado y conservado en el mando a Ritchie era toda de Auchinleck, quien, después del fracaso de la Operación «Aberdeen» debió sustituirle; por lo demás, Auchinleck era el único responsable de la desafortunada línea de Ain el-Gazala. Pero sobre Ritchie recae también la total responsabilidad de haber mantenido a su Ejército siempre con el mismo despliegue, cuando en abril de 1942 se habían recibido órdenes de adoptar una posición de carácter más ofensivo. También las relaciones entre Auchinleck y el Primer Ministro dejaban mucho que desear y el propio Churchill podría ser acusado de haber limitado con exceso las iniciativas de sus generales en el Norte de África.

Por último, hay que reconocer que las fuerzas enemigas, aunque inferiores en número, estaban mejor preparadas para la lucha. En líneas generales, los italianos no eran soldados excepcionales –si dejamos aparte la División *Ariete*, que realizó empresas verdaderamente notables– pero el *Afrikakorps* poseía una experiencia y una habilidad difíciles de superar. Y la táctica de los comandantes enemigos en el empleo de las fuerzas acorazadas fue admirable bajo todos los aspectos. Salvo en raras ocasiones, consiguieron mantener hábilmente unidos los carros de combate, protegiéndoles hábilmente tras una eficaz cobertura de la artillería hasta el momento en que juzgaban oportuno hacerles intervenir para dar el golpe de gracia.

El Ejército 8, en cambio, estaba entonces formado, de una parte, por veteranos cansados y un poco escarmentados por sus anteriores experiencias ante las tropas de Rommel y, de otra, por bisoños que acababan de llegar a sus posiciones cuando empezó la batalla. La táctica empleada por los ingleses en el empleo de los carros de combate parecía inspirada en la tradicional carga de caballería y las brigadas acorazadas tendían, sobre todo, a situarse, e incluso a combatir, más o menos por cuenta propia.

La Operación «Crusader» no había enseñado nada y el tiempo se encargó de demostrar que tampoco la lección de Ain el-Gazala había sido demasiado provechosa. Más de 50.000 hombres fueron sacrificados sin ningún objetivo específico.

Bajo este aspecto el enemigo se mostró más «profesional», pues supo sacar provecho de sus errores y adaptarse con más rapidez a la realidad.

Churchill se encontraba en Washington cuando Tobruk se rindió. Por una ironía del destino la noticia llegó al Servicio de Información estadounidense antes que el Ministerio de la Guerra británico pudiera comunicársela al Primer Ministro, de manera que la dolorasa misión recayó en Roosevelt. Sin embargo, no hay mal que por bien no venga... incluso en tiempo de guerra. El presidente americano quedó tan impresionado por la sincera desesperación de su amigo, que se comprometió a enviar al Norte de África 250 de sus novísimos carros de combate *Sherman*, y así el desastre de Ain-el-Gazala acabó por reportar un beneficio a la causa aliada en aquel sector.

Según Churchill, sólo la rendición de Singapur a los japoneses, ocurrida en febrero, había supuesto una ignorancia mayor para las armas y para la estrategia británicas. «Fue uno de los golpes más duros de la guerra, que yo recuerde –dice en su *Historia de la segunda Guerra Mundial*, al hablar de Tobruck.– No sólo las repercusiones militares fueron nefastas, sino que el buen nombre de todo el Ejército británico quedó en entredicho... Una cosa es la derrota, otra muy distinta, el deshonor».

La noticia de la derrota del Ejército 8 y la caída de Tobruk provocó, como es lógico, una reacción totalmente distinta en Alemania y en Italia, donde el entusiasmo fue desbordante. Los detractores de Rommel –que no faltaban en Roma ni en Berlín– se convirtieron en sus más entusiastas apologistas y la decisión del *Führer* de conceder al victorioso comandante del *Afrikakorps* el grado de *Feldmariscal* (mariscal de campo) halló eco entusiasta en todas partes.

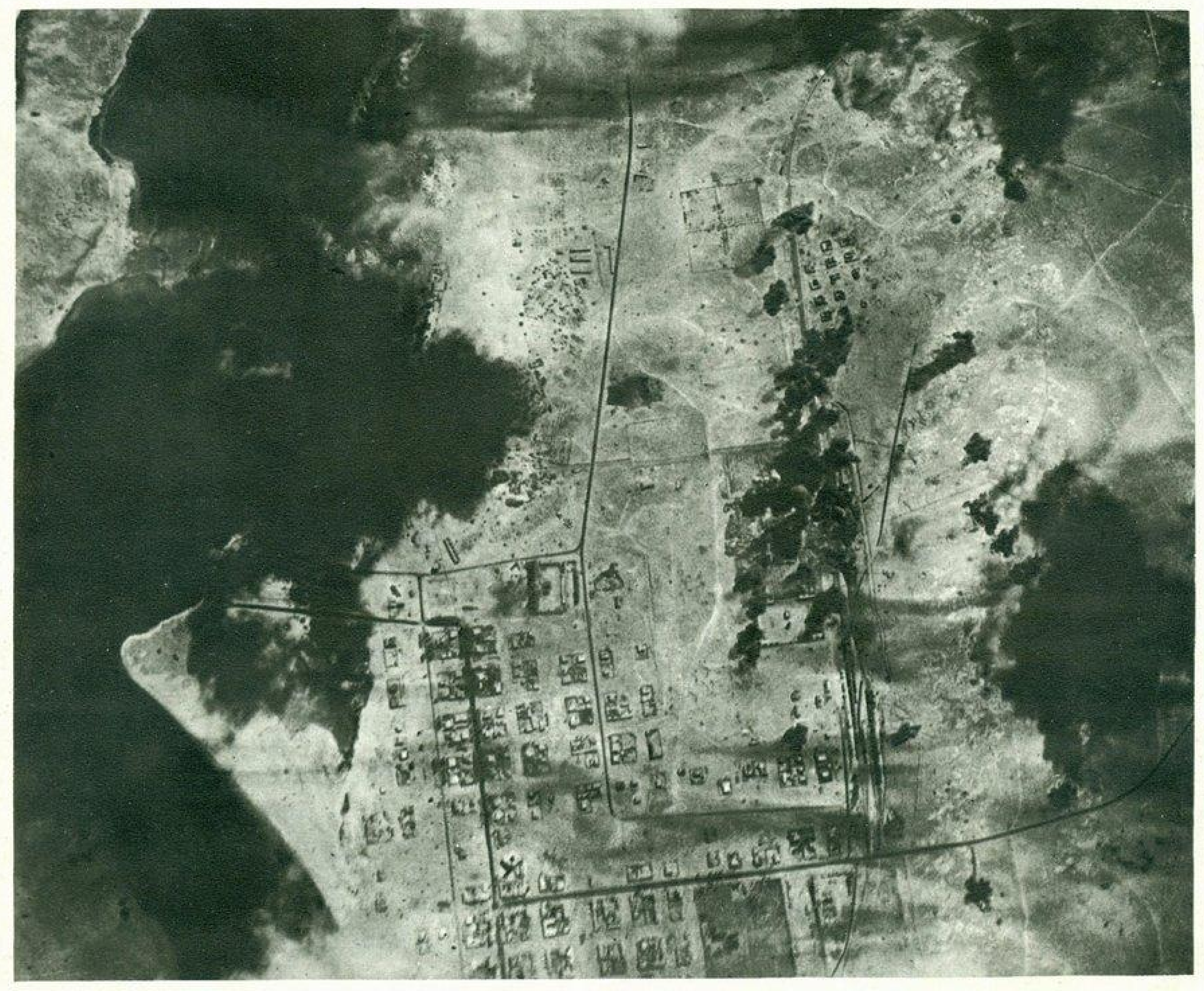
En tanto, al este de la frontera egipcia, las valerosas fuerzas del derrotado Ejército 8 de Ritchie, exhaustas y dispersas, volvían a reorganizarse penosamente; su moral era bajísima. Cuando los oficiales y los hombres, cansados y descorazonados, de la División 1 sudafricana, de las dos brigadas supervivientes de la División 50 *(Northumbrian)* y el desaparecido manojo de unidades acorazadas, que era cuanto quedaba del formidable Cuerpo de Ejército XXX, reunieron sus escasas energías para preparar una improvisada posición de combate cerca de Marsa Matruh, nadie hubiera podido prever que el éxito arrollador de Rommel sólo había sido una ilusión. Aunque todos los hechos indicasen lo contrario, la suerte no se había decidido todavía en el teatro de operaciones del desierto.

DAVID CHANDLER



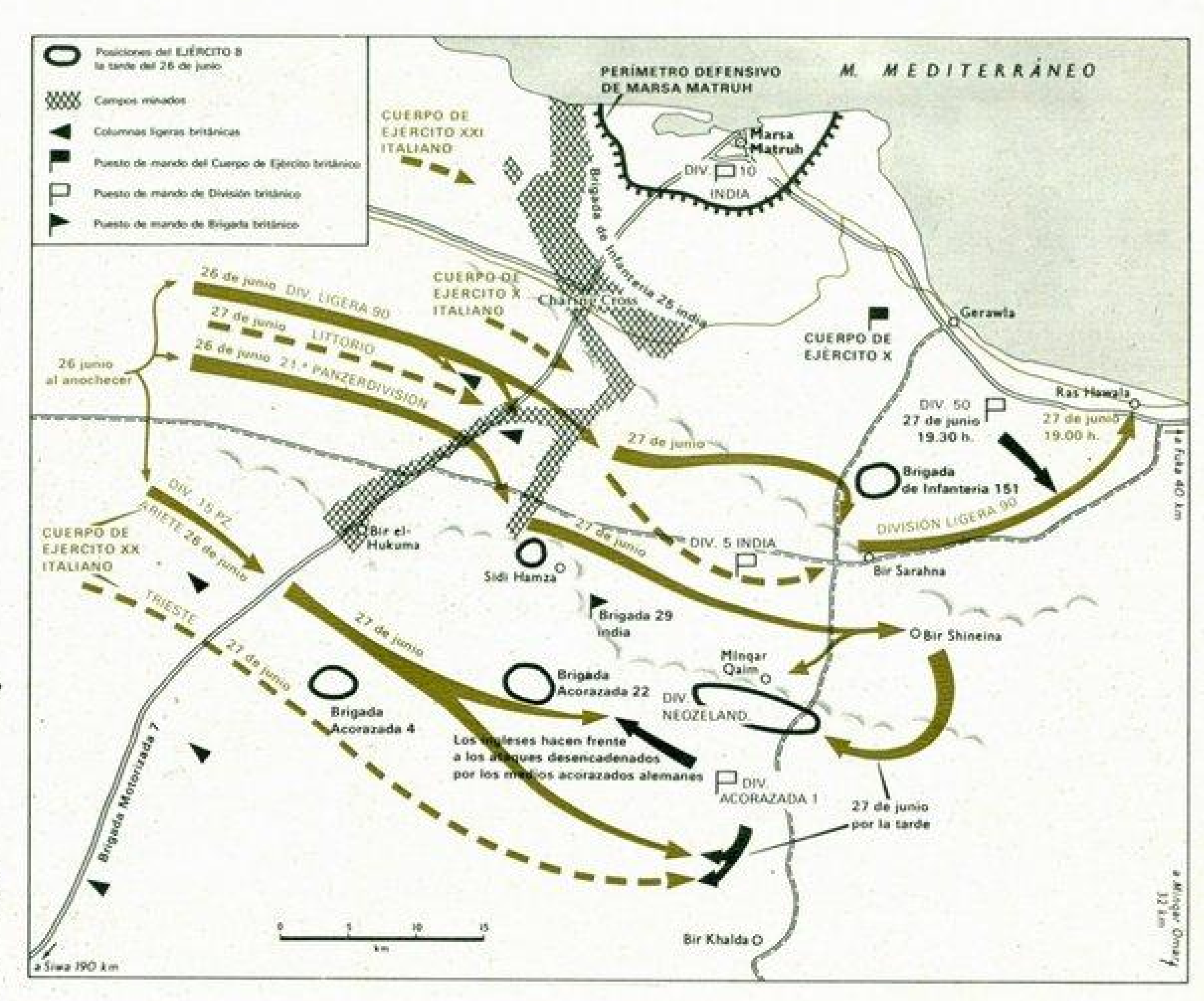
Nacido en 1934, cursó sus estudios en el Marlborough College y en Oxford. De 1957 a 1960 prestó servicio militar en el Ejército –durante cierto tiempo en Nigeria– y más tarde fue destinado al Colegio Militar de Sandhurst, donde actualmente es titular de la cátedra de Historia Militar. Chandler ha dirigido la edición de *A Traveller's Guide of the Battlefields of Europe* (1965) y ha escrito *The Campaigns of Napoleon* (1967). Es también autor de numerosos artículos y de críticas de libros de tema histórico y militar, habiendo colaborado en la redacción de la *New Cambridge Modern History*.

EL EJE INVADE EGIPTO



Eric Dorman O'Gowan, general de división

Después de Ain el-Gazala la suerte se había vuelto de espaldas rotundamente al Ejército 8. Rommel, que por fin había obtenido de sus superiores plena libertad de acción, completó la invasión de Marmárica y cruzó la frontera egipcia, teniendo como objetivo final El Cairo y Suez. Y una vez más la confusión y la falta de coordinación costaron caras al Ejército británico, que se vio obligado a retroceder hacia El-Alamein.





Después de la derrota sufrida en Ain el-Gazala y de la caída de Tobruk, el Ejército 8 británico se retiró al débil perímetro de Marsa Matruh. Pero los supervivientes del derrotado Ejército 8 no lograron resistir el ímpetu de las fuerzas del Eje, que el 26 de junio de 1942, atacaron de nuevo con su acostumbrada táctica envolvente. La retirada prevista por Auchinleck, que acababa de asumir el mando del Ejército, tuvo una eficacia parcial y 7000 soldados británicos cayeron prisioneros. El 28 de junio Rommel consiguió rebasar la frontera egipcia: su próxima etapa sería El-Alamein.

La victoria del Eje en Cirenaica fue tan arrolladora y los ingleses salieron tan evidentemente dañados que Hitler y Mussolini se pronunciaron a favor de su persecución en Egipto. Las interferencias de Malta serían parcialmente eliminadas mediante nuevos bombardeos aéreos y los abundantes medios de transporte, como los depósitos de abastecimientos capturados en Cirenaica, resolverían, por lo menos inicialmente, las dificultades del avance. Mas, aunque el 24 de junio de 1942 el *Feldmariscal* Rommel había recibido permiso para proseguir el avance sobre Egipto, el Mando Supremo del Eje albergaba ciertas dudas en cuanto a la profundidad de esta penetración hacia el Este.

El 26 de junio, cuando Cavallero, Kesselring, Bastico y Rintelen visitaron el puesto, Rommel se disponía a lanzar la ofensiva contra Marsa Matruh. Su plan para la conquista de «la plaza fuerte de Marsa Matruh» era similar al de Tobruk: hacer retroceder a las fuerzas acorazadas inglesas, cortar la carretera de la costa al este de Marsa Matruh y, finalmente, tomarla por asalto con un movimiento convergente del oeste y del este. Superado este obstáculo nada se opondría al avance de sus *Panzer* hacia el delta del Nilo. El Eje tendría a su disposición el puerto de Alejandría y Malta habría pasado a tener un papel de importancia secundaria. Las órdenes dadas por Cavallero el 26 de junio, autorizaban el avance de las fuerzas acorazadas hasta El-Alamein; pero Mussolini alargó el radio de la operación señalando como nuevos objetivos El Cairo y el canal de Suez en Ismailía.

Al extremo del golfo Pérsico se hallaban las refinerías de petróleo que proporcionaban la energía necesaria a la maquinaria bélica del Imperio Británico. «Podemos dar gracias al cielo de que Hitler, no habiendo sabido valorar su importancia, malgastara en Stalingrado las fuerzas que hubieran podido jugar un papel mucho más decisivo de haberlas empleado contra Persia y el Irak» –escribía más tarde el jefe del Estado Mayor General del Imperio, sir Alan Brooke. Inmediatamente después, en orden de importancia, venía Egipto, la gran base del Oriente Medio que impedía al Eje asegurarse el dominio del Norte de África y de la cuenca mediterránea, garantizando indirectamente la constante neutralidad de Turquía y de España. Uno de los dos «frentes» principales del Oriente medio –el de Persia– aparentemente de poca importancia en el plano estratégico, en tanto que el Cáucaso estaba en manos de la Unión Soviética, estaba virtualmente indefenso pero era económicamente de importancia vital; el frente occidental del desierto, que protegía a Egipto, era importante estratégica y políticamente.

La localidad de Marsa Matruh, en torno a la cual había un campo atrincherado, fue uno de los objetivos más castigados por la Aviación. En la fotografía, la estación del ferrocarril bajo el fuego de los bombarderos del Eje. *(Foto F.P.)*

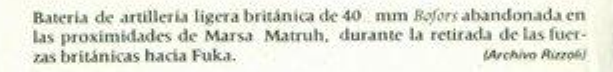
Las exigencias impuestas por la guerra no permitieron nunca al Gobierno británico tomar el mínimo de medidas militares indispensables para la defensa del Oriente Medio. La lucha en Cirenaica, había debilitado gravemente las fuerzas ya exiguas presentes en el Irak y la guarnición de Siria –la División 9 australiana– representaba la única reserva en el Oriente Medio. Los supervivientes del Ejército 8 constituían todas las fuerzas militares disponibles. Por ello, no era ya necesaria la presencia de un comandante en jefe que dirigiese y coordinase acertadamente las operaciones interdependientes que se desarrollasen en el escenario libio, sirio e iraquí: en aquel momento no existía más que un único Ejército desplazado en torno a Marsa Matruh, desorganizado y expuesto a la amenaza del enemigo.

El ministro de Estado, Cassey, venía solicitando de Auchinleck, desde el 14 de julio, que asumiera personalmente el mando de Cirenaica. El 22, este último regresaba de una inspección al Ejército 8 albergando graves dudas respecto a la capacidad de Ritchie para continuar desempeñando el cargo y, el 23, había preguntado al general Brooke si no creía oportuno relevarle, no porque no se sintiera a la altura de la misión que debía afrontar, sino porque probablemente había «perdido la originalidad» además de aparecer infortunado y fracasado. Mas frente a las presiones de los colegas y la fatiga de Ritchie, resultó evidente que Auchinleck tendría que asumir, sin duda alguna, el peso del mando de las fuerzas combatientes que restaban, añadiéndolas a su grave responsabilidad. El 25 de junio Auchinleck delegó las funciones de comandante en jefe en el general Corbett y junto con Eric Dorman-Smith, en funciones de jefe del Estado Mayor General para el Oriente Medio, se trasladó por vía aérea a Baguish, sede del mando del Ejército 8 a cuyo frente se puso después de relevar a Ritchie.

El *Feldmariscal* Rommel, al frente de un triunfante Ejército acorazado que se encaminaba a la conquista de Egipto, se enfrentaría directamente, por tanto, con el general Auchinleck, jefe supremo del Oriente Medio, guiando los restos de un Ejército que acababa de sufrir una aplastante derrota perdiendo cerca de 50.000 hombres y con el cual debía defender el frente, preservando al mismo tiempo de la desorganización interna las bases y las reservas de carburante.

Desde la época de Wavell era axiomático que el enemigo debía ser detenido al oeste de Marsa Matruh, pues de lograr romper el frente allí, se llegaría «a la peor de todas las soluciones posibles», según la definición de Wavell, esto es, al derrumbamiento de la zona del Delta.

El 23 de junio el *Middle East Defence Commitee* (Comité de Defensa del Oriente Medio) expuso al Gobierno de Londres las razones que habían determinado el repliegue del Ejército 8 desde la frontera egipcia a Marsa Matruh, asegurando que volvería a la línea defensiva de la frontera apenas hubiera reconstituido las propias fuerzas. Mas, dado que el 25 de junio, Rommel estaba ya a las puertas de Marsa Matruh con 30.000 hombres y casi 200 carros de combate, era evidente que el retroceso no había servido al Ejército 8 para reorganizarse y situarse nuevamente en la frontera.



Batería de artillería ligera británica de 40 mm *Bofors* abandonada en las proximidades de Marsa Matruh, durante la retirada de las fuerzas británicas hacia Fuka. *(Archivo Rizzoli)*

Ritchie tenía la intención de detener al enemigo ante Marsa Matruh y en Sidi Hamza; si Rommel hubiera penetrado entre estos dos puntos o si hubiera intentado una conversión hacia el Sur, el Cuerpo de Ejército XIII le habría atacado por el flanco. Mas la posibilidad del Ejército 8 de detener frontalmente al enemigo y atacarle por el flanco era problemática, dado que el Cuerpo de Ejército X del general Holmes, en el Norte, había situado a la División india en el campo atrincherado de Marsa Matruh, de espaldas al mar, y a la Brigada de Infantería 25 en posición avanzada cubriendo el campo minado en torno a «Charing Cross» (originariamente esta misión se le había asignado a la División neozelandesa pero el general Freyberg había reaccionado tan enérgicamente ante la perspectiva de quedar encerrado en Marsa Matruh, que el Ejército 8 consintió en transferir su División del Cuerpo de Ejército X al XIII) y la División 50 (compuesta de dos brigadas de Infantería) al sudeste de Marsa Matruh. Las fuerzas combatientes del Cuerpo de Ejército X se encontraban, así, dispersas sobre cerca de 160 km cuadrados, al norte del primer talud (el más cercano a la costa).

La defensa del desierto, al sur de dicho talud, se confió al Cuerpo de Ejército XIII del general Gott. Inicialmente su División 5 hindú hubiese debido defender la posición –todavía no fortificada del todo– de Sidi Hamza y la zona al norte de la línea de separación entre los dos Cuerpos de Ejército, una extensión de casi 13 km de terreno en buenas condiciones de tránsito, limitada al sur por el segundo talud, esto es, el meridional. Al sur de éste, cubierta por patrullas de autoametralladoras y por la Brigada Motorizada 7, se extendía la División Acorazada 1 con 50 carros de combate *Grant*, un centenar de *Crusader* y *Stuart* y 19 *Valentine*. Además de que en Minqar Qaim, 32 km al este del puesto más avanzado de la Brigada de Infantería 29, el talud meridional constituía generalmente un obstáculo para los carros de combate.

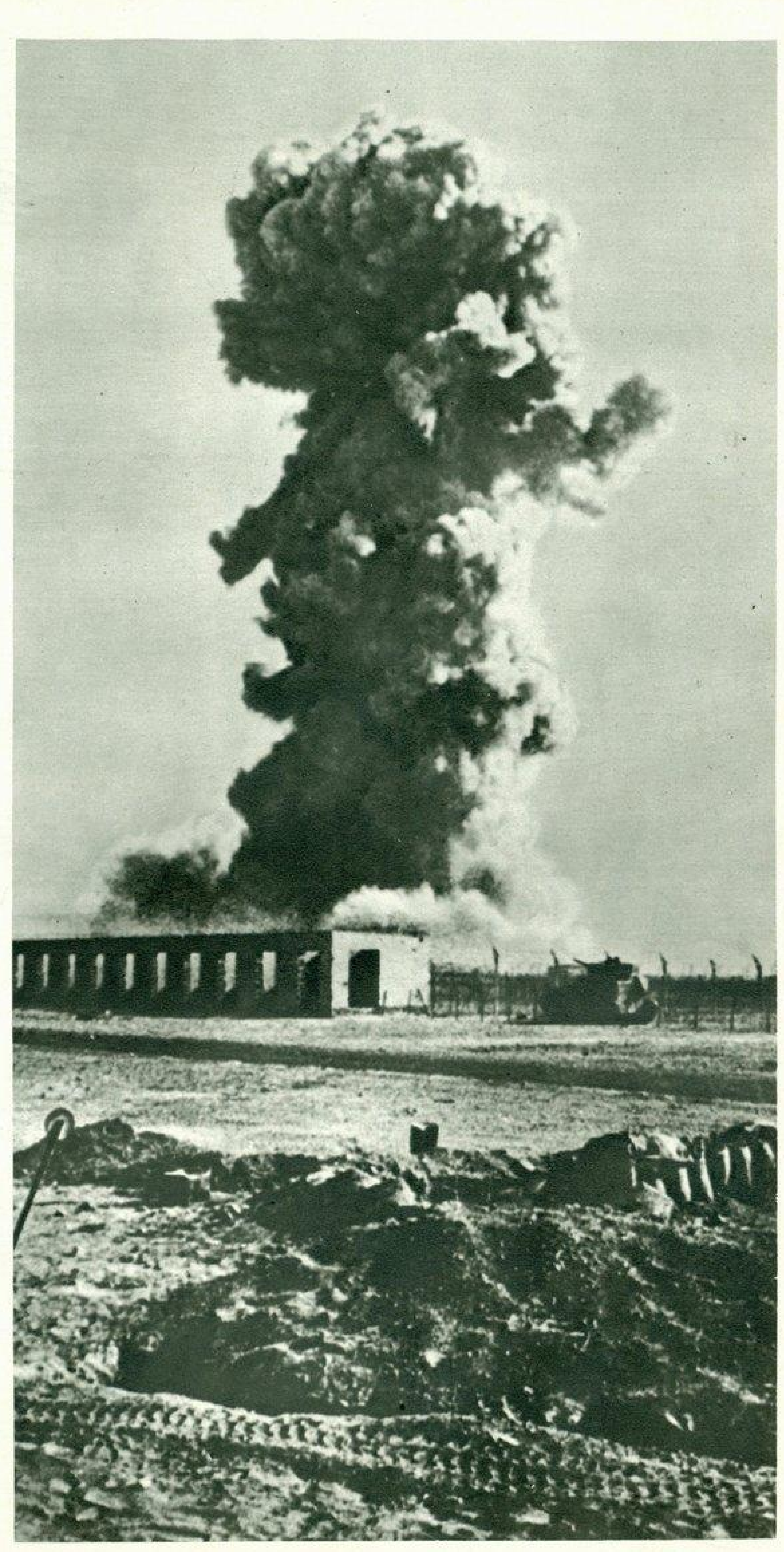
La debilidad del despliegue del Cuerpo de Ejército XIII, consistía en el hecho de que la División 5 hindú no estaba en situación de sostener un avance enemigo decidido, entre el primer y el segundo talud. La División neozelandesa, que no llegó a Minqar Qaim hasta la noche del 26 de junio, no tenía una misión precisa. Tomó posiciones sobre el talud hacia el norte, a caballo de la pista de Gerawia, con su infantería motorizada situada algunos kilómetros más al este. Uno de los defectos del despliegue se originó del hecho de que el campo atrincherado de Marsa Matruh, estaba situado sobre un promontorio al cual se podía ascender sólo por la carretera de la costa que llevaba a Baguish y a Fuka.

La tarde del 25 de junio Auchinleck volvió a examinar la situación en unión de Dorman Smith. Si Rommel hubiese comenzado el avance dentro de las 48 horas siguientes el Ejército 8, desorganizado como estaba, habría quedado expuesto a un grave peligro. Por ello, Auchinleck decidió no atacar en Marsa Matruh. El Ejército 8 se retiraría, en cambio, al frente de El-Alamein desde donde podría defender la carretera de la costa hacia Alejandría y la que a través del desierto conducía a El Cairo. Se le uniría al Cuerpo de Ejército XXX y a primeros de julio habría recibido refuerzos de la División 90 australiana procedente de Siria.

Era una solución que hubiese evitado la evacuación de Egipto. En El-Alamein el Ejército 8 maniobraría como unidad concentrada con la Artillería centralizada y los medios acorazados –en particular los preciosos *Grant*– empleados con la necesaria cautela. Si Rommel desplegaba sus fuerzas contra un Ejército 8 así dispuesto, tendría que lanzar a la batalla incluso las vulnerables fuerzas italianas, que hasta aquel momento había sabido emplear hábilmente. Por añadidura, los Aliados hubiesen podido lanzar a la lucha todo el peso de las fuerzas aéreas presentes en el Oriente Medio, con grave daño para las vías de comunicación de Rommel, ya muy alejadas de sus bases.

Abolida la táctica del reducto, las fuerzas de infantería estarían dispuestas hasta el último fusilero que fuese posible motorizar, en forma que permitiese la máxima movilidad; y el fuego de artillería sería concentrado. Auchinleck quería ver lo que haría Rommel y entretanto el Ejército 8 aguardaría el desarrollo de las operaciones sobre las posiciones que ocupaba al presente, mientras iniciaba los preparativos para el repliegue, y la

28 de junio de 1942: Marsa Matruh cae en poder de las fuerzas del Eje. Junto a la carretera puede verse la trinchera abandonada por las fuerzas británicas. *(Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie)*



Desert Air Force continuaría los ataques contra las concentraciones de fuerzas enemigas. Una sabia medida hubiera sido hacer abandonar, el 26 de junio, el promontorio de Marsa Matruh por el grueso del Cuerpo de Ejército X dejando sólo algunas unidades de cobertura sobre los campos minados, entre la costa al oeste de Marsa Matruh y Minqar Omar. Sin embargo, Marsa Matruh era una posición que tenía cierta fama internacional, aun cuando su valor estratégico fuera escaso. Y la noticia de su abandono precipitado podía provocar consternación; de aquí que Auchinleck fuese contrario, por principio, a la retirada.

Antes de la medianoche del 25 de junio, expuso a grandes rasgos sus intenciones a los jefes de los Cuerpos de Ejército X y XIII; a las 4,15 del día 26, dictó las primeras órdenes en función de comandante del Ejército 8. Revocaba la órden de resistir sobre la línea Marsa Matruh-Sidi Hamza; el Ejército debía retirarse al Este cuando el enemigo hubiera comenzado su avance. Ninguna unidad debía inmovilizarse en la defensa de localidades aisladas. Entre El-Alamein y el frente actual, el enemigo podía ofrecer la posibilidad de contraataques ofensivos, de los que los jefes deberían aprovecharse por propia iniciativa, actuando conjuntamente con las unidades próximas.

Mas el Cuerpo de Ejército X había empleado la mayor parte de los vehículos para el transporte de las tropas de la División neozelandesa, de modo que la División 10 hindú quedaba todavía semiparalizada. Las unidades avanzadas del Cuerpo de Ejército X estaban en contacto con el enemigo, a caballo de la carretera de la costa; el frente del Cuerpo de Ejército XIII se hallaba protegido por fuerzas de cobertura, entre ellas dos pequeñas columnas motorizadas formadas por la División 5 hindú, y la Brigada Motorizada 7 vigilaba la carretera Marsa Matruh-Siwa. En consecuencia, el Ejército 8, en espera de nuevas órdenes, estaba dispuesto a la acción y las fuerzas a menos de recibir otras disposiciones, continuaban combatiendo allí donde se encontraba.

Comienza el avance de Rommel

El 26 de junio Rommel juzgó que sus fuerzas acorazadas estaban a punto para las operaciones que deberían destruir a las divisiones de Infantería del Ejército 8 situadas en torno a Marsa Matruh abriéndose así camino hacia el delta del Nilo. Cuanto más pronto comenzase el avance, tanto más difícilmente tendría el enemigo tiempo para reorganizarse y una vez comenzada la acción podía esperar lógicamente sustraer a sus fuerzas de las persistentes y «deletéreas atenciones» de la RAF. Las fuerzas de que disponía no eran precisamente muy considerables. El DAK podía emplear un total de 60 carros armados: el Cuerpo móvil XX italiano tenía 44. La infantería del DAK contaba, en conjunto, con unos 1500 hombres; el Cuerpo de Ejército XX, formado por las Divisiones Acorazadas *Ariete* y *Littorio* y por la División Motorizada *Trieste*, casi otros tantos; y dos cuerpos de Ejército de Infantería italianos, el X y el XXI, reunían, en conjunto, sólo 5000 hombres. La División Ligera 90 comprendía 1000 infantes; además de tres Batallones alemanes de reconocimiento con casi 300 hombres cada uno. Mas las fuerzas acorazadas disponían de un poderoso complejo de artillería: los alemenes tenían 330 cañones de todo tipo, entre ellos 29 de 88 mm.

El plan de Rommel era sencillo. El *Deutsches Afrikakorps* apoyado por el Cuerpo de Ejército móvil XX italiano, debía avanzar a caballo del talud meridional; al norte, la 21ª *Panzerdivision*, apoyada por la *Littorio*; al sur, la 5ª *Panzerdivision* apoyada por la *Ariete*, mientras la División Motorizada *Trieste* cubría el flanco meridional. El *Afrikakorps* tenía la misión de rechazar a las fuerzas acorazadas británicas lo más posible al Este, mientras la División Ligera 90, situada al Norte, debía avanzar con la misión precisa de cortar la carretera de la costa un poco más al este de Marsa Matruh. El Cuerpo de Ejército XXI, italiano, contendría al enemigo a caballo de la carretera de la costa, al oeste de Marsa Matruh; el Cuerpo de Ejército X italiano seguiría a la División Ligera 90. La iniciación de las operaciones se había fijado para la noche del 26 de junio, aun cuando las fuerzas acorazadas tenían solamente una idea aproximada del terreno que debían cruzar y de la resistencia que podrían hallar.

AUCHINLECK SE ENFRENTA CON ROMMEL

1942

23 de junio: la comisión para la defensa del Oriente Medio autoriza el repliegue del Ejército 8, desde la frontera egipcia a Marsa Matruh.

25 de junio: el general Auchinleck asume el mando del Ejército 8, el general Ritchie es relevado. Auchinleck nombra a Dorman-Smith, jefe del Estado Mayor General.

26 de junio: Auchinleck revoca la orden de resistir en la línea Marsa Matruh-Sidi Hamza. Cuando el enemigo avance, el Ejército 8 deberá retirarse al Este. Rommel inicia el avance de sus fuerzas con las Divisiones acorazadas a caballo del talud meridional y la División Ligera 90 al Norte, a fin de que corten la carretera de la costa, al este de Marsa Matruh.

27 de junio: a las 12 horas los alemanes han ocupado una posición desde la cual amenazan con impedir la retirada del Cuerpo de Ejército XIII; el Cuerpo de Ejército X recibe orden de atacar para aligerar la presión. A las 19,20 el Cuerpo de Ejército XIII transmite en clave la orden de retirada. El mando del Ejército 8 imparte una orden análoga también al Cuerpo de Ejército X, que no la recibe hasta la mañana siguiente.

28 de junio: el Cuerpo de Ejército X se encuentra atrapado con el mar a la espalda. A mediodía Auchinleck ordena al Cuerpo de Ejército X que continúe el repliegue aquella misma noche, pero el Cuerpo de Ejército XIII, que debería iniciar en seguida su acción diversiva, sólo tiene noticia de este plan a las 21 horas cuando el Cuerpo de Ejército X ha empezado ya a retirarse hacia el Sur.

A última hora de la tarde, la División Ligera 90 atacó y dispersó a las pequeñas columnas británicas que protegían el campo minado, mientras la 21ª *Panzerdivision* obligaba a las posiciones de vigilancia, destacadas en las alturas de Sidi-Hamza, a retirarse y al amanecer del 21 de junio penetraba en el campo minado próximo al talud meridional, antes de avanzar hacia el Este. La División Ligera 90 alcanzó la pista Gerawia-Sidi Hamza, iniciando así un combate muy accidentado con la División 50 *(Northumbrian)* mientras la Brigada 29 hindú, reducida en número y desorganizada, se retiraba al este de la pista de Gerawia. Al sur del talud meridional, en cambio, las unidades motorizadas y acorazadas de la División Acorazada 1, detuvieron el avance de la 15ª *Panzerdivision*.

El general Gott, al mando de la División neozelandesa, advirtió que el avance al este de la División Acorazada 21 alemana, amenazaba el flanco oriental de los neozelandeses, situados al Norte. Dijo por ello al general Freyberg que su situación actual «no era de vital importancia» y que podía romper el contacto, si era preciso. Mientras tanto, a las 11,20 de la mañana Auchinleck había hecho llegar hasta los comandantes de los dos Cuerpos de Ejército un mensaje personal advirtiéndoles que, si las circunstancias lo exigían, tenía facultad para resolver la situación retirándose sobre la línea Fuka-Minqar Omar, 48 km al sur de Fuka.

Como quiera que Auchinleck no tenía intención de entablar batalla en la zona de Marsa Matruh, éste hubiera sido el momento adecuado para replegarse, pues a mediodía las fuerzas acorazadas germanas estaban en situación de impedir la única posibilidad de retirada del Cuerpo de Ejército X a lo largo de la carretera de la costa. Sin embargo, en el mando del Ejército 8 se tenía la sensación de que el Cuerpo de Ejército XIII se hallaba en grave peligro y que sólo la intervención del Cuerpo de Ejército X podría salvarle con un contraataque, aunque de hecho en las primeras horas de la tarde la 21ª *Panzerdivision* hubiese realizado una conversión al Sur pasando al este de Minqar Qaim y dejando al Cuerpo de Ejército XIII un espacio más que suficiente para maniobrar en pleno desierto con un riesgo mínimo. Esto no obstante, hacia las 15 horas el mando del Ejército 8 ordenó al Cuerpo de Ejército X que aligerase la presión a que estaba sujeto el XIII, atacando al sur del talud septentrional y el Cuerpo de Ejército X, en consecuencia, transmitió la orden a las dos divisiones, fijando el comienzo de ambas operaciones para las 19,30. Tal decisión tuvo consecuencias desastrosas.

A las 16 horas los neozelandeses se vieron amenazados por el Norte y, al mismo tiempo, atacados desde el Este por la División Acorazada 21 germánica. Estos ataques fueron rechazados con facilidad mientras la División Acorazada 1 detenía a la 15ª *Panzerdivision* y a la División *Ariete* casi 16 km al sudoeste de Minqar Qaim. Mas, a media tarde, el general Freyberg quedó gravemente herido teniendo que asumir el mando el general de Brigada Inglis. El general Gott dedujo que la División se hallaba en una fase bastante crítica, pues Inglis, al asumir el mando, preguntó a título de información si era preciso romper el contacto, interpretando la respuesta como una invitación a replegarse sobre Bab el-Qattara, al extremo meridional de la línea del Cuerpo de Ejército XXX en El-Alamein.

Sin embargo, a última hora de la tarde, la División Acorazada 1 envió una unidad acorazada al sur de Minqar Qaim y, cosa curiosa, recibió refuerzos de carros de combate, de modo que la 21ª *Panzerdivision* vio fracasar su propio plan y tuvo que pedir ayuda. Rommel reaccionó disponiendo que el DAK se preparase a la persecución en dirección de Fuka, después de ordenar a la *Littorio* que sustituyese a la División Ligera 90, a la que había ordenado cortar la carretera de la costa, cerca de Ras Hawala, exactamente cuando el Cuerpo de Ejército X británico habría debido avanzar una Brigada de cada División hacia el margen del talud.

Simultáneamente, basándose en las instrucciones recibidas el 26 de junio del Ejército 8, el Cuerpo de Ejército XIII dio órdenes previas a sus Divisiones de contener al enemigo en el caso de que fuese preciso retirarse. A las 19,20, de improviso y por iniciativa personal, el mando del Cuerpo de Ejército XIII, cursó órdenes cifradas para el repliegue, dando instrucciones a la División Acorazada 1 y a la División 5 hindú, mas olvidando a los neozelandeses, probablemente porque, no considerándoles ya «en condiciones de combatir», habían sido enviados hacia Bab el-Qattara. Después, el Cuerpo de Ejército XIII informó al Ejército 8 acerca de la acción emprendida.

Comprendiendo el Ejército 8 que el repliegue del Cuerpo de Ejército XIII hubiese comprometido seriamente la situación del X, ordenó retirarse a los dos. Mas hacia las 19 horas, la División Ligera 90 había llegado a la carretera de la costa y el mando del Cuerpo de Ejército X se veía obligado a dirigirse hacia Marsa Matruh, de modo que la orden le llegó solamente a las 4,30 del 28 de junio. Mientras tanto, los ataques del Cuerpo de Ejército X habían dado escasos resultados y, al romper el alba, todas las unidades que atacaban se vieron detenidas en la misma línea de partida, aun cuando una interrupción espectacular lograda al Este, efectuada por los neozelandeses sobre la débil y exhausta División 21 germánica, había causado a ésta la pérdida de gran parte de su preciosa infantería en diversos combates cuerpo a cuerpo.

En la tarde del 28 de junio Rommel tuvo motivos de satisfacción al saber que el grueso de las fuerzas enemigas se hallaba atrapado con el mar a su espalda. Sobre el talud meridional el *Afrikakorps* y el Cuerpo de Ejército XX italiano se reagrupaban después de haber rechazado al Este a las fuerzas acorazadas británicas. Rommel ordenó al DAK presionar hacia el Este y a los otros, prepararse para el avance sobre Marsa Matruh que comenzaría a las 17 horas.

El Cuerpo de Ejército X, desplegado en un arco de 48 km, con el mar a la espalda y evidentemente rodeado de fuerzas enemigas superiores, se encontraba aislado. El Cuerpo de Ejército XIII se reorganizaba más allá de Fuka, hacia el Sur. A mediodía Auchinlek ordenó al Cuerpo de Ejército X retirarse aquella misma noche: «el XIII cubrirá vuestro repliegue». Mas el Cuerpo de Ejército XIII sólo tuvo noticia de esta misión de cobertura a las 15,30 y, desde aquel momento, la única débil unidad disponible en torno a Fuka fue la Brigada de Infantería 29 hindú. El plan del Cuerpo de Ejército X preveía la iniciación del retroceso para el día 21, primero al Sur en una profundidad de unos 50 km, después al Este, hacia Fuka. Mas a las 21 horas el Cuerpo de Ejército XIII, que hubiese debido cubrir la retirada, ignoraba los detalles del plan, y entre tanto, Fuka y el resto de la Brigada de Infantería 29 hindú, caían en manos del enemigo. De todos modos, a las 21 horas las columnas británicas del Cuerpo de Ejército X comenzaron a replegarse hacia el Sur dejando en su puesto a numerosos hombres para los que no había medios de transporte, después de haber destruido y abandonado las ambulancias de campaña con gran cantidad de preciosos materiales. Algunas columnas lograron retirarse a pesar de su encuentro con grupos enemigos. Una parte de la Brigada Ligera 90 germánica tuvo que combatir duramente para detener a una de estas columnas en la carretera de la costa; otra columna se abrió camino a través del puesto de mando de Rommel, cuyas fuerzas acorazadas comunicaron haber hecho más de 7.000 prisioneros. En conjunto, no podía decirse que las primeras 48 horas de su mando, hubieran sido muy afortunadas para Auchinleck.

La etapa sucesiva sería la de El-Alamein.[1]

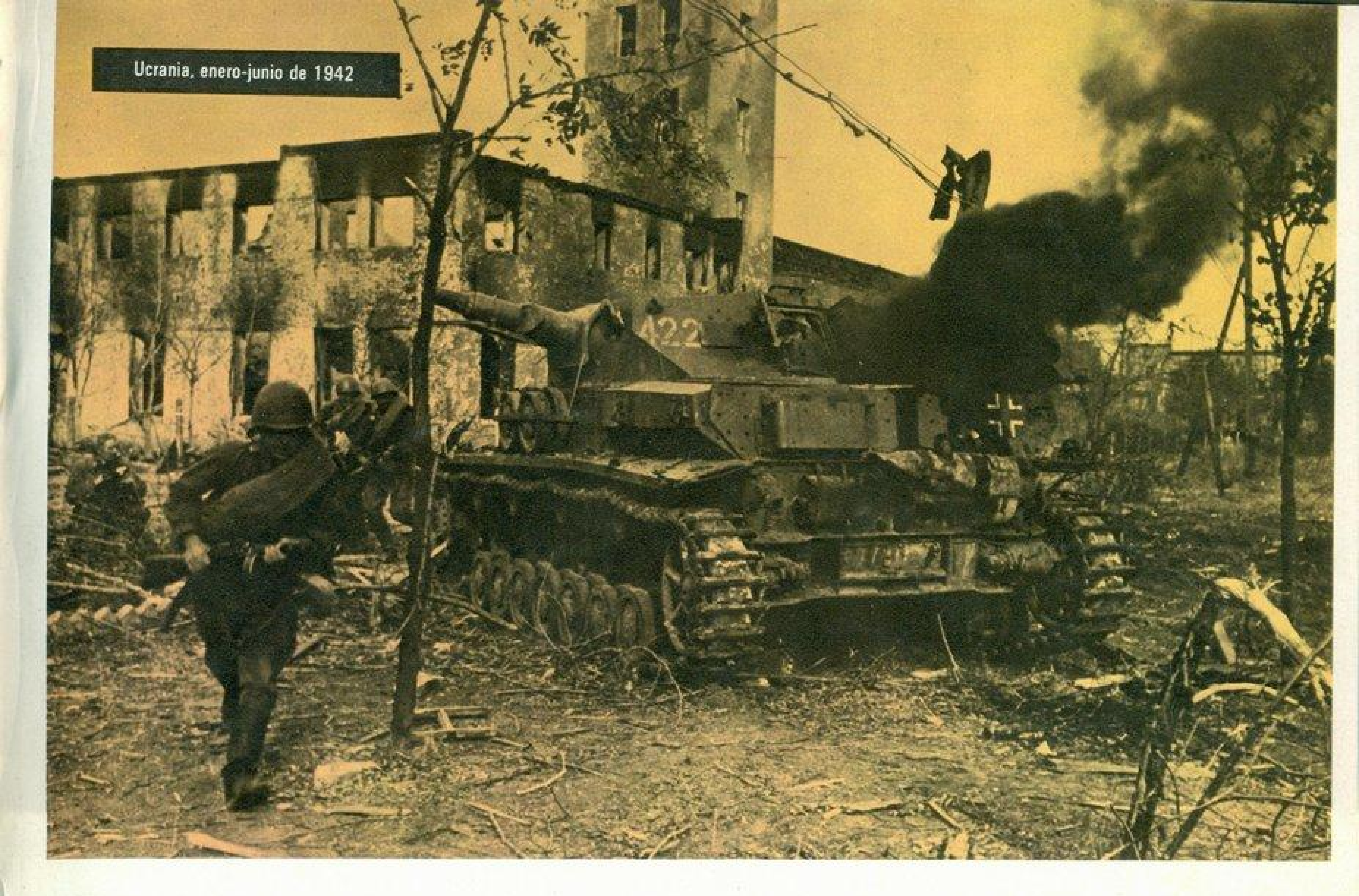


Soldados italianos recuperan parte de los recambios de un carro armado británico puesto fuera de combate. Con la caída de Tobruk, Rommel logró apoderarse de 2000 toneladas de gasolina, 5000 toneladas de víveres, abundante cantidad de municiones y de 2000 vehículos, además de posesionarse del puerto, siempre importante, a pesar de los daños sufridos *(general Mancinelli)*

(1) El epílogo de la acción de Marsa Matruh fue sellado por la acción de las Fuerzas del Cuerpo de Ejército XXI italiano, al mando del general Navarrini.

E. D. O'GOWAN, GENERAL

Hijo del comandante E. P. Dorman-Smith, de Cavan (Irlanda) nacido en 1895. Estudiante en Uppingham y Sandhurst: en 1914 recibió el nombramiento de oficial, siendo asignado al *Northumberland Fusiliers*. Durante la primera Guerra Mundial fue herido tres veces, condecorado con la *Military Cross* y citado tres veces en la orden del día. En el período de entreguerras fue instructor en Sandhurst y en la Escuela de Guerra; mandó el Batallón de su Regimiento en Egipto y de 1938 a 1940 dirigió el Centro de Instrucción militar en la India. De 1940 a 1941 estuvo al frente de la Escuela de Guerra del Oriente Medio. A partir del 25 de junio fue jefe de Estado Mayor del general Auchinleck; el 6 de agosto, por disposición del Primer Ministro, fue relevado de su cargo en dicho Estado Mayor General. Más tarde mandó varias Brigadas de Infantería en el Reino Unido y en Anzio; dimitió en diciembre de 1944. En 1954 atacó ciertas afirmaciones de Churchill en su *Hinge of Fate* y obtuvo una rectificación para todas las sucesivas ediciones. Había sido en los años veinte amigo íntimo de Ernest Hemingway que le retrató en el «Chink» de *Festa Mobile*. En 1947 adoptó nuevamente el nombre de familia O'Gowan.



LAS OFENSIVAS DE JARKOV

VASILI MOROZOV, coronel

A comienzos del verano de 1942 el Ejército ruso se había asegurado una tregua en la larga serie de ofensivas emprendidas desde el diciembre anterior, y los jefes soviéticos no ignoraban que la "Wehrmacht" se estaba preparando para lanzar a su vez una ofensiva en un frente limitado. El pueblo soviético, que había creído en la apertura del segundo frente prometido por los Aliados occidentales, había quedado decepcionado al ver que la promesa aún no se traducía en una realidad. A pesar de todo, Stalin insistía en una política de "ofensivas limitadas" dirigidas contra objetivos importantes, y el más importante de todos era Járkov. El resultado fue la desafortunada ofensiva homónima, que provocó un cambio brusco en la situación del sector meridional.



Soldados rusos desalojando de enemigos una aldea ucraniana. La ofensiva soviética terminó el 19 de mayo con un desastroso fracaso. *(Imperial War Museum)*

En la primavera de 1942 a la ofensiva invernal del Ejército ruso siguió un breve período de tregua, durante el cual los acontecimientos principales tuvieron como escenario el extremo sector meridional del frente, donde ambos adversarios lanzaron ofensivas y se batieron tenazmente para asegurarse la iniciativa estratégica.

La resistencia opuesta por el pueblo soviético en la lucha contra el grueso de las fuerzas de la *Wehrmacht* permitió a los Estados Unidos y a Gran Bretaña completar el desplazamiento de toda la economía nacional en función del esfuerzo bélico y ponerse efectivamente en condiciones de invadir Europa.

La intención de constituir un segundo frente se había manifestado claramente desde la primavera de 1942. El Gobierno soviético y todo el pueblo continuaban considerándolo el mejor medio para coordinar la acción contra Alemania y para impedir una nueva ofensiva estratégica alemana en el frente ruso, que era el escenario decisivo de la guerra. «Su pueblo y el mío –escribió Roosevelt a Churchill en abril de 1942–, piden la constitución de un frente que reduzca la presión ejercida sobre Rusia y están lo suficientemente bien informados como para saber que los soviéticos están matando más alemanes y destruyendo su armamento en medida mayor que nosotros dos juntos».

En base al tratado de alianza anglo-soviético estipulado en Londres el 26 de mayo de 1942 y el acuerdo americano soviético del 11 de junio de 1942, los Gobiernos británico y estadounidense sancionaban oficialmente la promesa de abrir un segundo frente durante aquel mismo año.

El Mando Supremo alemán intentaba adelantarse a las fuerzas soviéticas para sentar las bases de una nueva y gran ofensiva con la que planeaba conseguir los objetivos no logrados todavía de la Operación «Barbarroja».

La derrota que los Ejércitos alemanes habían sufrido ante Moscú había señalado un punto importante en la lucha de la Unión Soviética contra la Alemania nazi y representaba un factor determinante de la situación en la que ambas parte se preparaban para continuar la acción militar durante el verano de 1942. El éxito conseguido por el Ejército ruso, además de demostrar claramente cuán infundada era la suposición de que el Estado soviético era débil, había contribuido a confirmar la confianza de muchos políticos occidentales en la victoria final. Winston Churchill había escrito en aquellos días a Stalin para expresarle el inefable sentimiento de alivio con que leía cada día las noticias de las victorias soviéticas. Y el enviado de Roosevelt, Harry Hopkins, escribía al general Marshall para informarle de que el frente ruso contribuía a debilitar a Alemania mucho más que cualquier otro teatro de operaciones.

Parecía que se aproximaba la apertura del segundo frente, y estos éxitos diplomáticos influyeron, como era inevitable, en las decisiones de los jefes políticos y militares de la Unión Soviética cuando acordaron los objetivos y establecieron los planes estratégicos para la primavera y el verano de 1942, del mismo modo que estos acontecimientos políticos y las victorias del Ejército ruso provocaron efectos bastante deprimentes en Alemania e hicieron fracasar los planes alemanes para inducir a Turquía y al Japón a entrar en el conflicto contra la URSS.

La primera y gran derrota que los alemanes sufrieron en el Este empeoró notablemente su situación y la de los países satélites.

Las esperanzas de los jefes nazis de aislar a la Unión Soviética no se habían materializado. Por el contrario, fueron precisamente las potencias del Eje las que se encontraron prácticamente aisladas: ningún país se unió a ellas en 1942, mientras que once rompieron sus relaciones diplomáticas y tres se alinearon en el bando enemigo.

El problema de aventurarse en una guerra larga provocó fricciones entre las naciones del Eje e incluso hasta entre los mismos jefes del tercer Reich.

En lo que respecta a la situación internacional de la Unión Soviética y a las condiciones de sus Fuerzas Armadas, podemos decir que en general mejoraron apreciablemente. El traslado de las industrias a las regiones orientales, que había comenzado en verano de 1941, se había completado en gran parte y muchas de las fábricas evacuadas habían comenzado ya su producción bélica, que aumentaba cada mes. El 1 de mayo de 1942 el Ejército soviético contaba con más de

cinco millones y medio de hombres y disponía de unos 5000 carros de combate, en su mayoría de tipo ligero, con algo menos de 41.000 entre piezas de artillería y morteros y casi con 2500 aviones de combate, muchos de ellos modelos ya superados.

El Ejército alemán había salido parcialmente debilitado de las derrotas sufridas, pero el Mando Supremo había adoptado toda una serie de medidas, y el resultado fue que en la primavera de 1942 los vacíos causados por las pérdidas en el frente oriental no sólo se habían llenado, sino que se había aumentado en 700.000 el número de combatientes. Las fuerzas enemigas en el frente soviético, incluidas las de los satélites, se habían elevado a 217 divisiones y 20 brigadas con el 89 ó 90 por ciento de la plantilla, más tres de las cinco Fuerzas Aéreas que componían la Aviación alemana, así como un buen número de aviones pertenecientes a los demás países agresores. El 1 de mayo de 1942 el total de las fuerzas del Eje en el frente oriental ascendía a 6.200.000 hombres, 57.000 piezas de artillería y morteros, así como 3200 carros de combate y cañones autopropulsados, 3400 aviones de combate, unos 300 buques de superficie de diversos tipos y 44 submarinos. El grueso de estas fuerzas estaba concentrado a lo largo de las direcciones occidental y sudoccidental. Las fuerzas soviéticas estaban dispuestas de forma análoga, por lo que el despliegue de los dos adversarios a lo largo de ambos ejes se equilibraba prácticamente.

En marzo de 1942 la ofensiva invernal del Ejército rojo había acabado extinguiéndose gradualmente por el agotamiento completo de los recursos disponibles, tanto humanos como materiales. Por el momento no quedaban más reservas adiestradas y los depósitos de armas y municiones estaban casi vacíos. Naturalmente, el Alto Mando soviético no ignoraba este estado de cosas mientras estaba elaborando los nuevos planes para las futuras operaciones del Ejército rojo. ¿Cuáles eran entre tanto las intenciones del enemigo?

Durante las conversaciones de Hitler con el embajador japonés en enero de 1942 resultó que el *Führer* estaba ya considerando la posibilidad de lanzar una nueva ofensiva en el frente oriental, a pesar de la derrota sufrida por la *Wehrmacht* en el sector de Moscú. El embajador había referido: «Su intención es renovar el ataque en dirección al Cáucaso en cuanto lo permitan las condiciones climáticas... Esta es la dirección más importante... Es absolutamente necesario llegar a las zonas petrolíferas y hasta el Irán y el Irak... Si el plan resulta, (Hitler) espera que contribuya al movimiento de *liberación* (el movimiento antibritánico) de los países árabes, permitiendo a Alemania obtener un resultado definitivo. Naturalmente, al mismo tiempo hará todo lo posible para destruir Moscú y Leningrado».

A finales de 1941 Ribbentrop había tocado de nuevo el tema de las perspectivas futuras del conflicto en un coloquio con el embajador japonés: «El Estado Mayor General está elaborando los planes de la campaña. El esquema fundamental es el mismo trazado por Hitler a finales de enero; en todas las operaciones contra la Unión Sovié-



Mayo de 1942: un cañón soviético de 37 mm apoya a una pequeña unidad de Infantería que procede a la ocupación de una aldea durante la ofensiva de Járkov. *(Imperial War Museum)*

tica el sector más importante será el meridional... Después de las operaciones contra el Cáucaso vendrán las operaciones contra el Oriente Medio». En el discurso que pronunció en Berlín el 15 de marzo de 1942, Hitler se mostró muy severo: «El próximo verano los soviéticos estarán derrotados.»

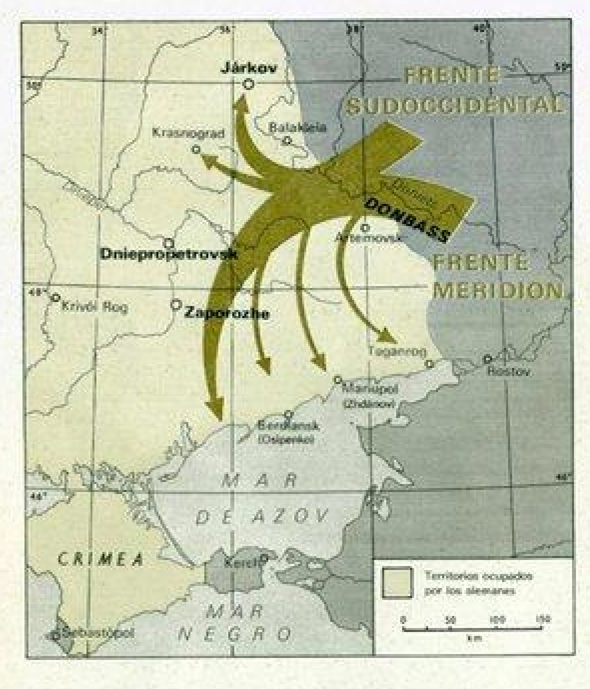
Es interesante, a este respecto, el testimonio del *Feldmariscal* Keitel, Jefe de Estado Mayor del Mando Supremo alemán. Durante el interrogatorio del 17 de junio de 1945 dijo textualmente:

«Uno de los resultados de la campaña de 1941 fue la demostración evidente de que entre Alemania y la URSS se había establecido en un determinado momento un equilibrio de fuerzas. La contraofensiva soviética, que había sorprendido por completo al Mando Supremo alemán, no había revelado que habíamos subestimado gravemente los recursos del Ejército ruso. Era evidente, además, que los soviéticos estaban aprovechando al máximo la estabilización del frente en el período invernal para reconstituir sus fuerzas y preparar nuevas reservas. No habíamos sido capaces de ganar la guerra con un golpe fulminante; pero esto no nos había quitado en absoluto la esperanza de poder conseguir la victoria con una nueva ofensiva.

»En la elaboración del plan para la campaña de 1942 nos habíamos basado en los siguientes datos indicativos:

- *nuestras unidades en el frente oriental no eran lo suficientemente fuertes como para lanzar un ataque simultáneo en todos los sectores, según habían hecho en 1941:*
- *la ofensiva dabía limitarse a un sólo sector, concretamente al meridional;*
- *objetivo de la ofensiva: eliminar por completo el Donbáss de la balanza económico militar soviética; cortar los transportes de petróleo a lo largo del Volga; apoderarnos de las bases principales de abastecimiento del petróleo que según nuestros cálculos, se encontraban en Maikop y Grozni. No nos proponíamos llegar al Volga en un frente muy extenso con un solo golpe; queríamos alcanzarlo en uno de los puntos que nos permitiera conquistar Stalingrado, centro de gran importancia estratégica. Si conseguíamos el objetivo y Moscú quedaba aislado del sector meridional lanzaríamos el grueso de nuestras fuerzas hacia el Norte, siempre que nuestros aliados consiguieran mantenerse en el Don. Me resulta difícil decir cómo se había establecido el calendario de las operaciones; de cualquier modo, estas tenían que concluir con un amplio cerco de los Grupos sudoccidental y meridional del Ejército ruso, cerrados en los brazos de la tenaza que eran nuestros Grupos de Ejércitos, A y B.»*

Concentrando todas sus reservas disponibles sobre la dirección Sudoeste, los jefes del tercer Reich contaban con que la pérdida del petróleo del Cáucaso debilitaría enormemente a la Unión Soviética, asegurando para Alemania la posibilidad de continuar la guerra, mientras que la penetración de las fuerzas alemanas en Transcaucasia cortaría definitivamente las comunicaciones de la URSS con el mundo exterior a través del Cáucaso y Persia. Estarían asimismo en condiciones de inducir a Turquía a entrar en la guerra contra la URSS.

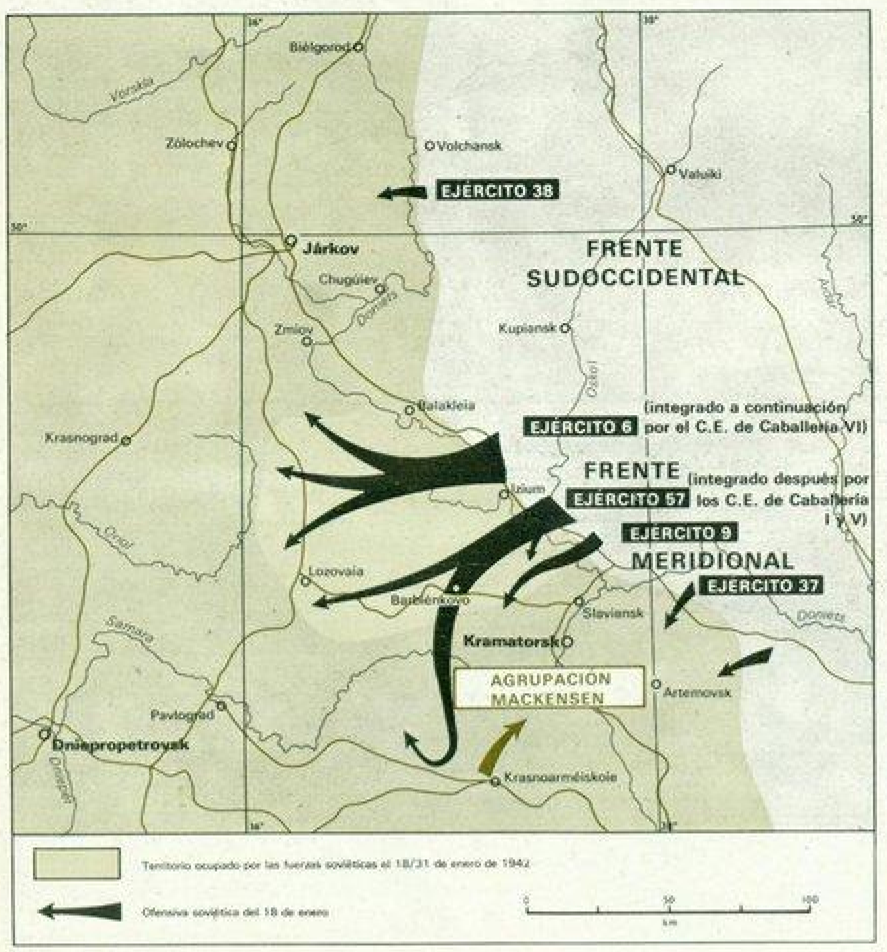


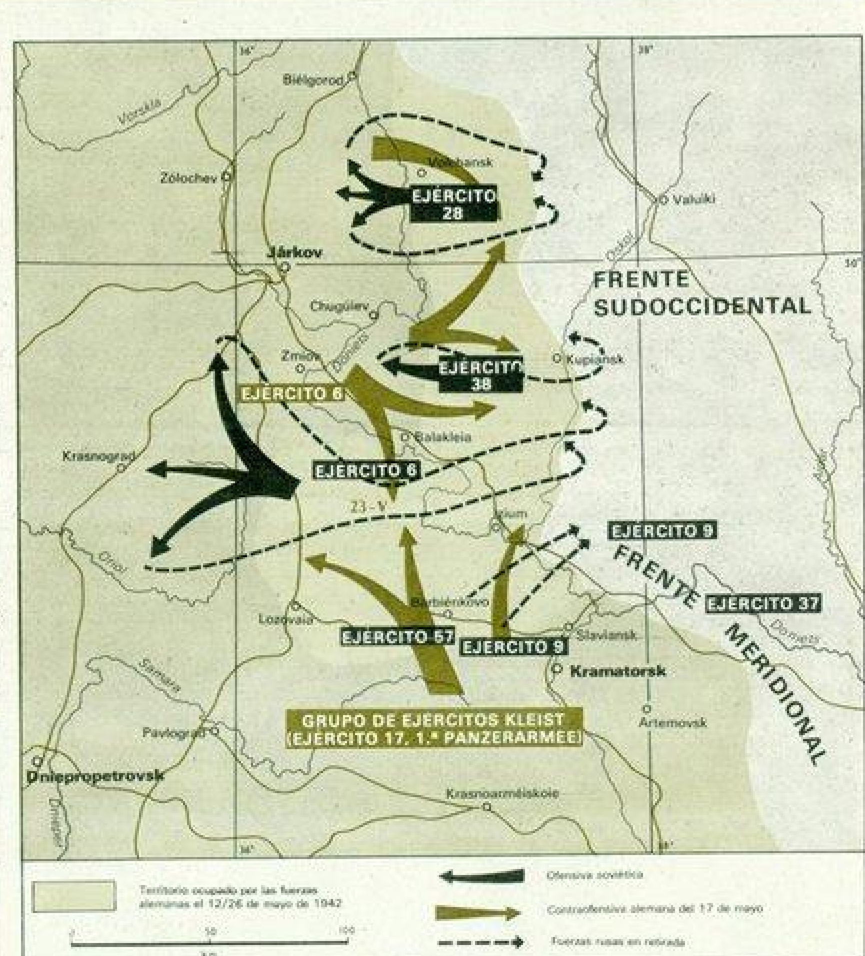
LAS OFENSIVAS SOVIÉTICAS EN EL SECTOR MERIDIONAL

A la izquierda: el objetivo de la primera ofensiva soviética contra Járkov, al final de la gran contraofensiva invernal de 1941-1942, era obligar a los alemanes a aligerar su presión en la zona del Don y de Taganrog y reconquistar la propia Járkov, principal objetivo estratégico en el sistema defensivo enemigo.

Abajo, a la izquierda: primera ofensiva. Durante el mes de enero una serie de éxitos esperanzadores sonrió al Ejército ruso. Inicialmente le fue favorable el desarrollo del ataque desencadenado el 18 de enero: condujo a la constitución de un profundo saliente en el frente alemán del Grupo de Ejércitos Sur y los soviéticos alcanzaron el Oriol, cortando la línea férrea Járkov–Lozovaia. Pero el avance se detuvo allí. Todos los intentos del Ejército ruso por romper el frente por el norte y volver a ocupar Járkov se fueron extinguiendo a principios de marzo, mientras los alemanes hacían afluir nuevas fuerzas al sector amenazado. Otros intentos realizados por los soviéticos en la misma época, para penetrar por el sur hacia Krasnoarméiskoie fueron rechazados por la Agrupación Mackensen. Los soviéticos no recogieron el fruto de su éxito porque fueron excesivamente lentos en reaccionar ante los primeros resultados positivos, ya que dejaron a los alemanes el tiempo necesario para reforzar los flancos del saliente. Pero la primera ofensiva contra Járkov tuvo el mérito de retrasar el avance de las fuerzas alemanas hacia el Don y el ataque a Sebastópol.

Abajo, a la derecha: segunda ofensiva: ataque frontal en el saliente de Barbiénkovo. Stalin impuso una segunda ofensiva para aumentar las conquistas territoriales conseguidas a finales de enero, pero ahora también los alemanes tenían dispuesto un plan para una ofensiva encaminada a eliminar el saliente soviético. El 12 de mayo los rusos dieron principio a un avance en tenaza sobre Járkov, desde el Norte y desde el Sur. También esta vez los comienzos del ataque fueron prometedores, pero ni siquiera ahora el mando soviético supo sacar provecho de la oportunidad para lograr el éxito. Los días 15 y 16 de mayo las fuerzas alemanas habían contenido el ataque, el 17 desencadenaron una contraofensiva, el 23 se había eliminado el Barbiénkovo, mientras que otros ataques al Norte habían detenido el avance soviético de Volchansk y llevado a los alemanes más allá del Doniets (29 de mayo). El intento de Timoshenko de volver a ocupar Járkov había sido invalidado por una estrategia semejante a la suya pero con una táctica incomparablemente superior.





«Kremlin»: el señuelo de Alemania

Entre las medidas principales adoptadas en la preparación estratégica de la ofensiva que se lanzaría en los meses del verano, había todo un sistema de estratagemas ideado por los alemanes para engañar al STAVKA, el Mando Supremo soviético. El Estado Mayor General alemán decidió dar la impresión de que sus fuerzas se estaban preparando para lanzar una ofensiva masiva en el centro del frente encaminada a aniquilar las unidades del Ejército ruso que combatían en el sector y a conquistar Moscú. Así el Estado Mayor del Grupo de Ejércitos del Centro preparó un plan operativo y estratégico detallado con la finalidad de «distraer», bajo el título elocuente de «Kremlin». Los alemanes esperaban que el Mando Supremo del Ejército ruso lo conociese, y por consiguiente, cayese en la trampa. Pero el Servicio de Información soviético descubrió a tiempo las verdaderas intenciones del enemigo y proporcionó una lista de datos suficiente para que el Mando Supremo del Ejército ruso pudiera tomar oportunamente las contramedidas estratégicas.

El autorizadísimo testimonio del mariscal de la Unión Soviética A. M. Vasilevskij, que en la primavera de 1942 era segundo jefe del Estado Mayor General, dice cuáles eran en sustancia estas contramedidas:

«Al final de la campaña invernal de 1941-42, cuando nuestras Fuerzas Armadas eran aún notablemente inferiores a las del enemigo tanto en número como, sobre todo, en armamento y equipo, cuando no disponíamos ni de reservas humanas ni de recursos naturales, el Estado Mayor General estuvo de acuerdo en reconocer que la misión más esencial para nuestras fuerzas combatientes durante la primavera y los comienzos del verano de 1942 era la de asumir temporalmente una posición estratégica defensiva. La finalidad de la misma debía ser la de entablar batallas defensivas en posiciones sólidamente preparadas con anterioridad y responder, dentro de ciertos límites, a los ataques del enemigo con decididos contraataques. De este modo haríamos fracasar la ofensiva que el enemigo estaba preparando y además le someteríamos a un desgaste que acabaría creando las condiciones favorables para un golpe de importancia decisiva reduciendo al mínimo nuestras pérdidas. Además, éramos del parecer de que, pasando a la defensa estratégica, sería indispensable que vigiláramos con atención especial la dirección central.

»Se consideraba cometido fundamental de todo el país la constitución antes de mayo o junio de 1942, de un contingente poderoso de reservas bien adiestradas y la producción de armas, municiones, carros de combate, aviones y material bélico en general, así como de todos los recursos necesarios para garantizar los abastecimientos de las fuerzas durante la futura ofensiva. A mediados de marzo el jefe del Estado Mayor General, mariscal Chapochnikov, sometió personalmente en mi presencia a la atención de Stalin este plan, debidamente acompañado de todas las observaciones y datos requeridos.

»El STAVKA volvió a tomar en consideración el problema hacia finales de marzo, cuando estaba examinando la propuesta presentada por el mando del sector sudoccidental sobre una operación ofensiva que se podría efectuar en mayo con las fuerzas presentes en el Frente de Briansk, en el sudoccidental y en el meridional. Stalin declaró estar de acuerdo con las conclusiones y las sugerencias de Chapochnikov, pero ordenó que en el momento mismo en que asumiéramos la posición estratégica defensiva considerásemos también una serie de ofensivas locales que habría que lanzar a lo largo de numerosas direcciones, unas veces para mejorar nuestra posición operativa y otras para inducir al enemigo a exponerse en operaciones ofensivas. Por efecto de estas órdenes se convino en lanzar ofensivas parciales ante Leningrado, en la zona de Demiansk, a lo largo de las direcciones de Smolensk y de Lgov, en el sector de Járkov y en Crimea.»

Como se desprende de lo dicho, las intenciones del Mando Supremo soviético al emprender ofensivas locales mientras se mantenía una estrategia defensiva temporal eran las de afianzar las conquistas territoriales operativas de las fuerzas, conservar la ventaja de la iniciativa estratégica y perturbar los preparativos que los alemanes estaban efectuando para su ofensiva del verano.

Tras calcular el tiempo que sería necesario para completar el proceso de reorganización de las fuerzas aéreas y acorazadas, pareció evidente que el Ejército ruso no podría comenzar la fase estival de las operaciones ofensivas antes de la segunda mitad de junio o primeros de julio de 1942. De acuerdo con ello, el STAVKA desplegó las reservas estratégicas ya disponibles, de forma que se pudieran emplear tanto en la dirección sudoccidental, para rechazar el ataque enemigo y pasar después a una contraofensiva partiendo de este sector, como en la dirección occidental, para garantizar la seguridad de la zona de Moscú: todo dependía de cómo se desarrollase la situación.

Las razones que habían inducido a adoptar los criterios antes expuestos al distribuir los hombres y los materiales del Ejército ruso (aunque hoy se tiende a considerar que en la primavera de 1942 habría sido conveniente concentrar más la atención en la dirección sudoccidental) no eran en absoluto infundadas. El STAVKA no podía ignorar la importancia de proporcionar una sólida defensa a la zona de Moscú, donde el enemigo continuaba manteniendo un contingente muy importante de fuerzas estratégicas compuesto por cerca de setenta divisiones, que constituían una amenaza efectiva para la capital. No obstante, si la decisión del Mando Supremo soviético de combinar una defensiva estratefica con numerosas ofensivas locales en la primavera de 1942 la consideramos dentro del cuadro de conjunto de la situación, hay que reconocer que provocó consecuencias graves y nefastas.

Los acontecimientos sucesivos se encargaron de demostrar irrefutablemente que, si se hubieran abandonado a tiempo operaciones como la de



1942

18 de enero: comienza en el sector meridional la gran ofensiva soviética de invierno.

24 de enero: conquista de Barbiénkovo.

Marzo: se detiene la ofensiva soviética de invierno.

8 de mayo: el Ejército 11 alemán desencadena su ataque contra el Frente de Crimea.

12 de mayo: el Frente ruso sudoccidental lanza una ofensiva para lograr la ruptura de las líneas en el saliente de Barbiénkovo, anticipándose así a una ofensiva alemana.

15 de mayo: fuerzas alemanas rompen el frente de Crimea y ocupan Kerch, obligando a los rusos a evacuar la península homónima. Se ha derrumbado el frente de Crimea.

17 de mayo: contraofensiva alemana contra el saliente de Barbiénkovo: el Grupo de Ejércitos "Kleist" ataca en dirección Norte y el Ejército 6 lo hace en dirección Sur.

19 de mayo: revocada la ofensiva soviética; sin embargo, no se puede detener el movimiento de tenaza alemán.

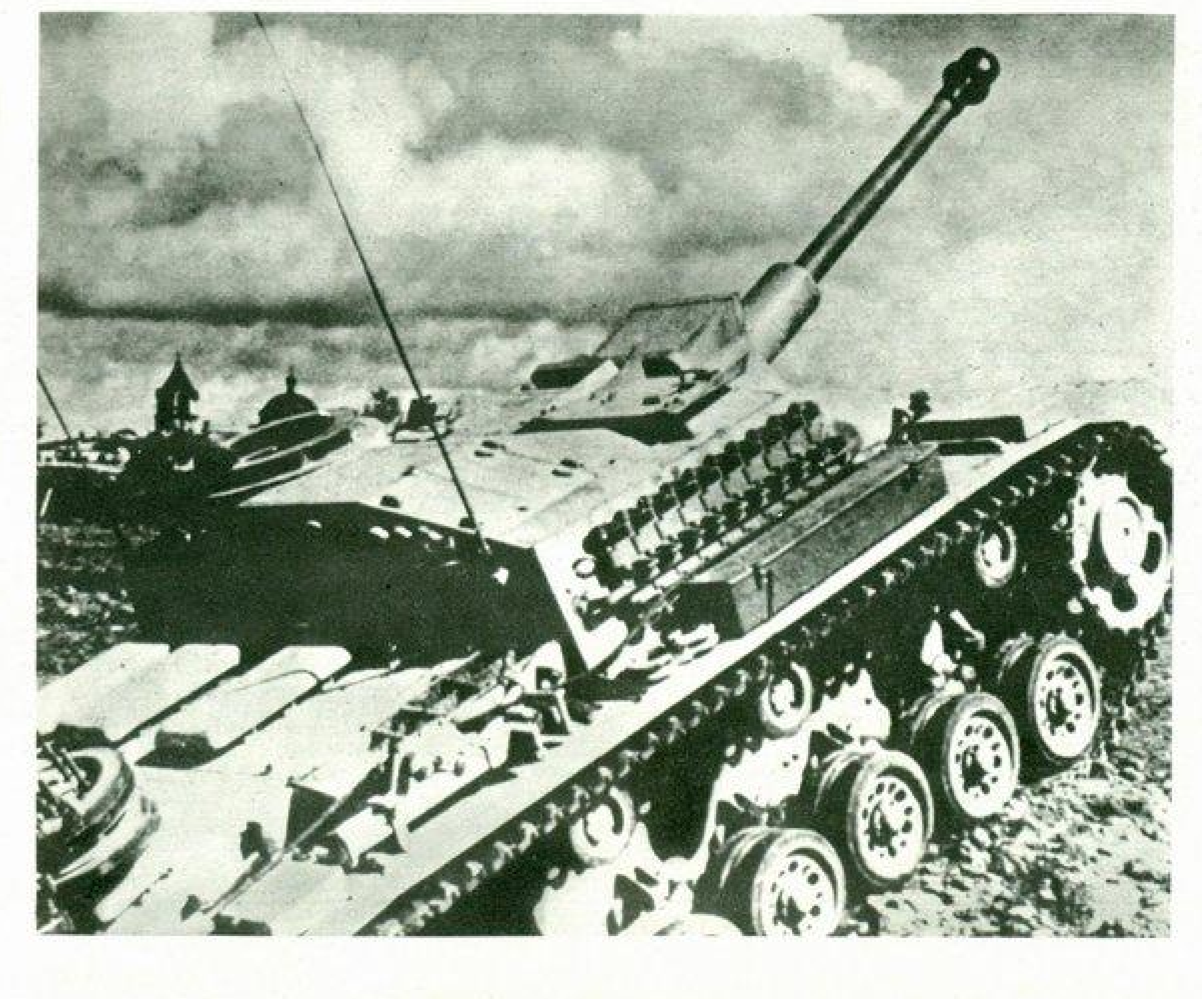
23 de mayo: se realiza la conjunción de las fuerzas alemanas que aíslan a las fuerzas soviéticas en el saliente.

2 de junio: los alemanes comienzan un bombardeo aéreo y artillero contra Sebastópol que dura cinco días. La artillería de enorme potencia empleada comprendía morteros de 800 mm.

7 de junio: comienza el ataque de la infantería alemana a Sebastópol, con el apoyo de 1000 vuelos diarios de la *Luftwaffe*. Pero los rusos resisten.

10-26 de junio: las ofensivas alemanas en las direcciones de Volchansk y Kupiansk rechazan el ala izquierda del Frente sudoccidental sobre el río Oskol.

30 de junio: después de 24 días de durísima lucha los soviéticos comienzan a evacuar Sebastópol. Para conmemorar la prolongada batalla, el Presidium del Soviet Supremo confiere una medalla especial a los defensores de la ciudad.



Un «StuG-III» alemán, dotado de un cañón autopropulsado de 75 mm y ánima larga, a punto de entrar en acción. Esta arma se empleaba en gran escala para aumentar la potencia de fuego de las unidades «Panzer». (Sado-Opera Mundi)

ARTILLERÍA: EL DIOS DE LA GUERRA DEL EJÉRCITO RUSO

El dicho de Stalin: "La Artillería es el dios de la guerra" revela que en el Ejército ruso la Artillería ha sido siempre el Arma por excelencia. Pero fue sólo al comienzo de la segunda Guerra Mundial cuando los rusos se vieron obligados a introducir cambios en los modos de empleo de su Artillería. Fueron los primeros en crear la "División de Artillería", Gran Unidad autónoma, dotada de piezas de todos los calibres, que podía emplearse en masa para ejercer una presión considerable en determinado sector del frente. Además, el Ejército ruso fue el primero en emplear los morteros (por ejemplo, el de 120 mm que aparece en la página opuesta, utilizado a nivel de regimiento) como arma típica para el apoyo a las mayores unidades de Infantería. Sin embargo, estas realizaciones experimentaron una fase de detención como consecuencia de las grandes pérdidas habidas en los primeros meses de la guerra. Para hacer frente a la crítica situación, se reunió el armamento del que se disponía aún a fin de conseguir los mejores resultados posibles. La producción se concentró en pocos ejemplares de estructura simple cuya producción en serie fuese fácil de realizar y cuya utilización se pudiera confiar a reclutas inexpertos como eran la mayor parte de los soldados del Ejército.



Obús de 122 mm tipo 31-37
Alcance máximo: 20.600 m
Peso del proyectil: 25 kg aproximadamente
Peso de la pieza en batería: 7 t aproximadamente

Járkov el Ejército ruso no habría sufrido la grave derrota que se le infligió en el sector sudoriental, habría podido reservar sus propias fuerzas y, en último término habría tenido la posibilidad de emprender con notable anticipación las futuras operaciones ofensivas. Sin embargo, Stalin no quiso prestar atención a las objeciones puestas por el Estado Mayor General e insistió en que se emprendiera toda una serie de ofensivas locales.

El primer intento de conquista de Járkov

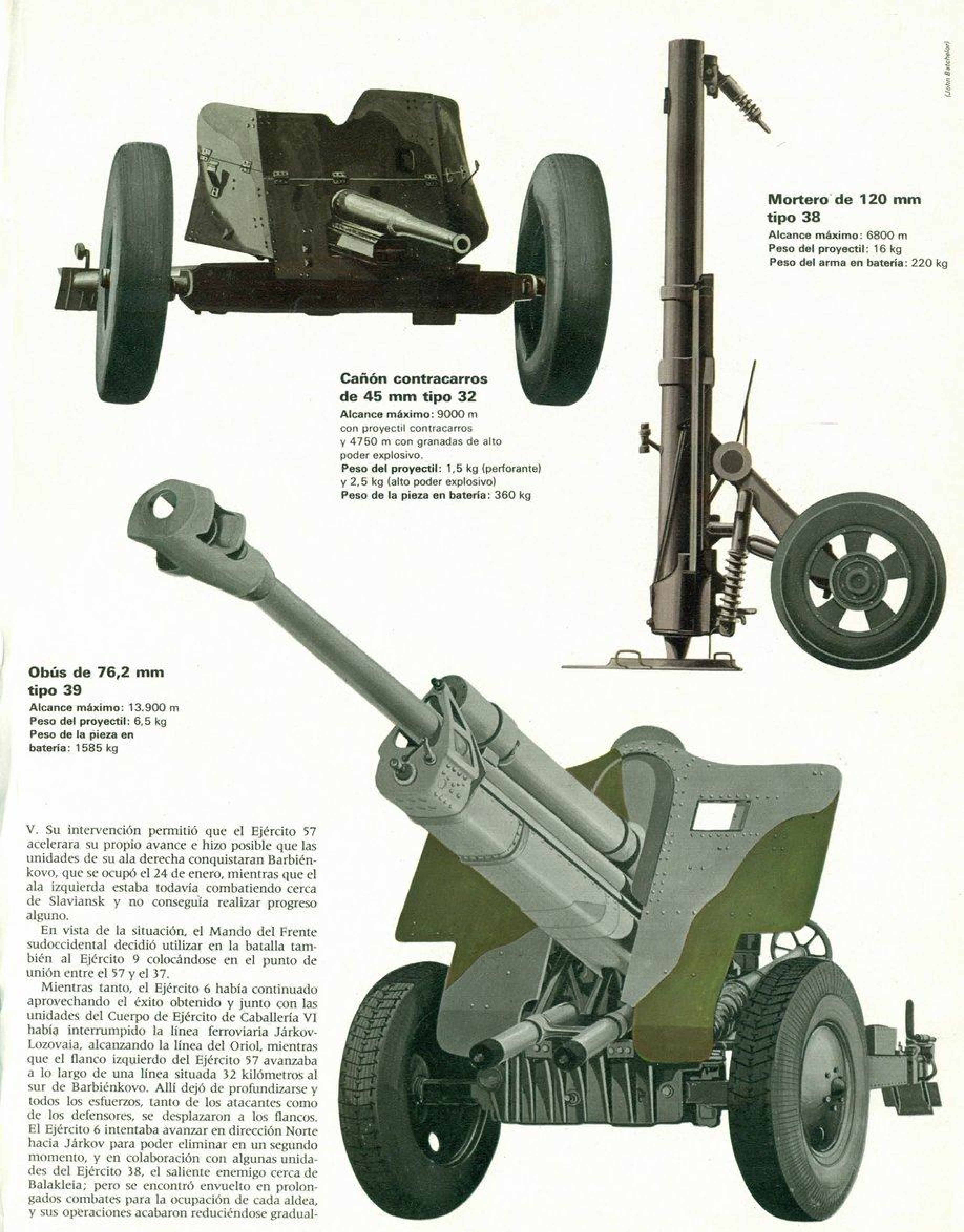
La región de Járkov y la península de Kerch fueron el escenario de las batallas más violentas que el Ejército ruso desarrolló en la primavera de 1942. Los acontecimientos ocurridos en este sector determinaron un desarrollo desfavorable de la situación no sólo en el Sudoeste, sino en toda la amplitud del frente. A este respecto conviene recordar que durante la ofensiva general, lanzada por los soviéticos de enero a marzo de 1942, el sector meridional del frente había sido ya escenario de numerosas operaciones ofensivas en dirección a Biélgorod y Járkov, en el Donbáss y en Crimea. Ninguna de ellas había conducido a conquistas territoriales importantes, a excepción de algunos resultados positivos en los Frentes meridional y sudoccidental durante la llamada «Operación de Barbiénkovo-Lozovaia», del 18 al 31 de enero. Su finalidad había sido la de irrumpir a través de las defensas enemigas entre Balakleia y Artemovsk, desarrollar la ofensiva sobre la dirección general de Zaporozhe, sorprender por la espalda a las fuerzas alemanas de la zona Donbáss-Taganrog y cortarles la retirada hacia Occidente para aplastar al grueso de las fuerzas enemigas contra la costa del mar de Azov. El resultado se conseguiría mediante un golpe coordinado asestado por las alas contiguas de los dos Frentes; al mismo tiempo una parte del ala izquierda del Frente sudoccidental tendría que atacar a lo largo de una dirección establecida *grosso modo* hacia Krasnograd, para proteger la operación por el Norte y ocupar Járkov.

La operación había comenzado en la mañana del 18 de enero. Durante los primeros cuatro días de la batalla los Ejércitos 6 y 57 habían hundido el frente enemigo entre Balakleia y Slaviansk, alcanzando 25 kilómetros y medio sobre la dirección de ataque principal. Los alemanes habían opuesto su tenaz resistencia en Balakleia y Slaviansk, intentando impedir un ensanchamiento de la brecha. El resto de las fuerzas no había logrado resultados dignos de mención; el Ejército 18, por ejemplo, había conseguido conquistar sólo unas aldeas al nordeste de Chugúiev con un avance muy limitado de 5-10 kilómetros. Los combates habían acabado localizándose en este sector, y a lo largo del flanco septentrional el hundimiento había quedado limitado a la zona de Balakleia. El Ejército 37 había penetrado en las defensas enemigas, sin conseguir, sin embargo, hundirlas al este de Slaviansk.

La naturaleza del sistema defensivo enemigo, que incluía numerosos y grandes centros de población transformados en reductos (con posiciones fortificadas, densa artillería y campos minados), era tal que requería por parte de las fuerzas soviéticas amplias maniobras de envolvimiento, así como un número adecuado de hombres y de materiales para eliminar los núcleos de resistencia que quedaban atrás.

En los primeros días de la ofensiva los alemanes, en vez de agruparse en fuertes concentraciones, habían intentado cerrar las brechas mediante Grupos de combate reunidos apresuradamente con los restos de las unidades derrotadas. Posteriormente comenzaron a hacer avanzar a otros Grupos del sector meridional y a trasladar a los puntos amenazados las reservas que se encontraban en la lejana retaguardia.

Para profundizar, los soviéticos lanzaron a la batalla los Cuerpos de Ejércitos de Caballería I y



(John Batchelor)

Mortero de 120 mm tipo 38
Alcance máximo: 6800 m
Peso del proyectil: 16 kg
Peso del arma en batería: 220 kg

Cañón contracarros de 45 mm tipo 32
Alcance máximo: 9000 m con proyectil contracarros y 4750 m con granadas de alto poder explosivo.
Peso del proyectil: 1,5 kg (perforante) y 2,5 kg (alto poder explosivo)
Peso de la pieza en batería: 360 kg

Obús de 76,2 mm tipo 39
Alcance máximo: 13.900 m
Peso del proyectil: 6,5 kg
Peso de la pieza en batería: 1585 kg

V. Su intervención permitió que el Ejército 57 acelerara su propio avance e hizo posible que las unidades de su ala derecha conquistaran Barbiénkovo, que se ocupó el 24 de enero, mientras que el ala izquierda estaba todavía combatiendo cerca de Slaviansk y no conseguía realizar progreso alguno.

En vista de la situación, el Mando del Frente sudoccidental decidió utilizar en la batalla también al Ejército 9 colocándose en el punto de unión entre el 57 y el 37.

Mientras tanto, el Ejército 6 había continuado aprovechando el éxito obtenido y junto con las unidades del Cuerpo de Ejército de Caballería VI había interrumpido la línea ferroviaria Járkov-Lozovaia, alcanzando la línea del Oriol, mientras que el flanco izquierdo del Ejército 57 avanzaba a lo largo de una línea situada 32 kilómetros al sur de Barbiénkovo. Allí dejó de profundizarse y todos los esfuerzos, tanto de los atacantes como de los defensores, se desplazaron a los flancos. El Ejército 6 intentaba avanzar en dirección Norte hacia Járkov para poder eliminar en un segundo momento, y en colaboración con algunas unidades del Ejército 38, el saliente enemigo cerca de Balakleia; pero se encontró envuelto en prolongados combates para la ocupación de cada aldea, y sus operaciones acabaron reduciéndose gradual-

mente a una serie de encuentros. Lo mismo sucedió algo después en el sector meridional.

Dado que los alemanes resistían tan encarnizadamente en las zonas de Slaviansk y de Artemovsk, el comandante del Frente meridional decidió atacarlos por la espalda con su Cuerpo de Ejército de Caballería y con el Ejército 9, para destruirlos bajo los golpes convergentes de estas fuerzas por el Oeste y del Ejército 37 por el Este, pero el plan no se puso en práctica.

En los últimos días de enero el enemigo había conseguido ya trasladar fuerzas considerables al sector del hundimiento. El Ejército 17 alemán, que se resentía seriamente de los golpes recibidos, se unió a la 1ª *Panzerarmee* y constituyó el Grupo de Ejércitos «Kleist». El grueso del Cuerpo de Ejército Motorizado III alemán se transfirió del sector meridional a la zona de Kramatorsk y al norte de Krasnoarméiskoie y, junto con las demás unidades, formó la llamada Agrupación Mackensen.

A pesar de la creciente resistencia del enemigo, que había empezado a contraatacar en todas partes, el Ejército 57 y el Cuerpo de Ejército de Caballería V soviéticos consiguieron avanzar, aunque limitadamente hacia el Sur. Las unidades soviéticas avanzadas llegaron hasta las proximidades de Krasnoarméiskoie y de la línea ferroviaria que unía dicha ciudad con Pavlograd; pero esto fue todo, y el éxito inicial ni se aprovechó ni se consolidó.

Como al comienzo de las operaciones, la situación desfavorable en los alrededores de Slaviansk influía negativamente en la marcha general de la ofensiva lanzada desde el ala derecha del Frente meridional. El Ejército 9 avanzó al Oeste, efectuando una conversión, pero se encontró empeñado en una serie de combates para la posesión de los numerosos pueblos fortificados de la zona y no pudo proseguir el ataque; lo mismo ocurrió con los avances de la ofensiva del Ejército 37.

A finales de enero y principios de febrero la situación comenzó a estabilizarse, aunque los combates continuaban con la misma violencia. Los Ejércitos 6, 57 y 9 penetraron, junto con el Cuerpo de Ejército de Caballería, en el saliente que se había formado en el frente entre Balakleia, Lozovaia y Slaviansk, de unos 88 kilómetros de profundidad y 112 de anchura; una posición de gran importancia desde la que fue posible atacar posteriormente por los flancos y por la espalda, a las fuerzas alemanas desplegadas hacia Járkov y en el Donbáss.

En resumen, ni el Frente meridional ni el sudoccidental consiguieron los objetivos previstos y la operación, que tenía que coronarse con la derrota de los alemanes en el Donbáss, no se desarrolló según las intenciones del mando del Frente sudoccidental.

Las causas del fracaso

El fracaso de la operación puede explicarse por los errores en que se incurrió al elaborar el plan de la ofensiva y, en especial, por el ritmo demasiado lento que adquirió en su desarrollo inicial. El enemigo pudo así constituir una amenaza para los flancos y la retaguardia de las fuerzas de ataque soviéticas e indujo al mando a renunciar a su propósito de emplear al Ejército 9 para aprovechar los contraataques alemanes en las proximidades de Slaviansk. La insuficiencia de armas pesadas, en especial de carros de combate y de artillería, tuvo también consecuencias negativas para la operación. El Cuerpo de Ejército de Caballería no estaba bajo un solo mando y operaba siguiendo directivas diferentes, lo que acabó de conducir a una dispersión de fuerzas, en detrimento de su potencia de choque. Además, ni los comandantes de Ejército ni los comandantes subalternos, hasta las unidades menores, disponían de destacamentos bien organizados encargados de los abastecimientos, del armamento, equipo y transportes de las unidades de reserva, por lo que las piezas de artillería se quedaban atrás y los







En la página opuesta, arriba: artillería alemana del calibre medio. Para eliminar el saliente de Barbiénkovo, formado por los soviéticos en enero de 1942, y aniquilar a las fuerzas que lo defendían los alemanes disponían de 636.000 hombres, más de 1000 carros de combate y 16.000 piezas de artillería. Abajo: un «Panzergrenadier» en acción próximo a una autoametralladora-cañón y a un carro de combate soviético «KV-2», puestos fuera de combate. Sobre estas líneas, arriba: infantería soviética avanzando en Ucrania apoyada por unidades de carros de combate. En el centro: soldados alemanes rindiéndose a los soviéticos durante una de las primeras batallas desarrolladas en mayo de 1942, en la zona de Járkov. Abajo: prisioneros alemanes conducidos a los campos de concentración.

(Sado-Opera Mundi) - (Imperial War Museum) - (United Press) - (Novosti Press Agency)

víveres, las municiones y el carburante llegaban con notable retraso.

No obstante, la ofensiva soviética del sector meridional desempeñó un papel útil durante la campaña invernal de 1941-42. Con su enérgica acción ofensiva mantuvo inmovilizado al Grupo de Ejércitos Sur alemán y obligó al enemigo a mandar como refuerzos 6 divisiones desde Francia, Rumania y Yugoslavia, a la que siguieron en abril otras 5 Divisiones procedentes de Alemania, Francia y Hungría.

El Mando Supremo alemán, si bien dispuso que sus fuerzas se limitaran, en líneas generales, durante el invierno de 1941-42, a combates defensivos, no renunció por ello a la idea de lanzar ofensivas locales en varios puntos del frente oriental, y en su «Directiva nº 39», dada el 8 de diciembre de 1941, decía: «Cualesquiera que sean las dificultades, el Grupo de Ejércitos Sur ha de comenzar los preparativos para que sea posible lanzar una ofensiva, aun antes de que acabe el invierno, a fin de conquistar la parte inferior de la línea Don-Doniets y de establecer una situación favorable para la operación contra el Cáucaso, que tendrá lugar en primavera».

En abril de 1942 el STAVKA dio órdenes al mando del sector sudoccidental para que preparase una ofensiva contra Járkov, ofensiva que efectuarían las fuerzas de aquel Frente, cuyo comandante era entonces el mariscal S. K. Timoshenko. Las órdenes dadas al Frente sudoccidental eran las de romper la ofensiva enemiga, aniquilar a las fuerzas alemanas de Járkov y establecer así las condiciones adecuadas para una segunda ofensiva que tendría como objetivo Dniepropetrovsk y en la que también tomaría parte el Frente meridional.

El plan de la ofensiva contra Járkov preveía dos ataques convergentes, el principal de los cuales partiría del saliente de Barbiénkovo y el otro de la zona de Volchansk. El Ejército 6 asestaría el golpe más fuerte, atacando Járkov por el Sur, mientras que el Grupo de Ejércitos del general L. V. Bobkin se encargaría de protegerlo con un ataque directo contra Krasnograd; el Ejército 28 y fuerzas destacadas de los Ejércitos 21 y 38 efectuarían el ataque secundario, dirigiéndose hacia el Ejército 6, cercando Járkov por el Norte y el Noroeste.

Cuando comenzó la operación de Járkov el Frente sudoccidental y el meridional disponían en total de 640.000 hombres, más de 1200 carros de combate, 13.000 piezas de artillería y morteros, y más de 900 aviones de combate. Para esta operación los alemanes disponían de 636.000 hombres, más de un millar de carros de combate, 16.000 piezas de artillería (cañones y morteros) y 1200 aviones.

Los combates de la zona de Járkov comenzaron el 12 de mayo de 1942, cuando las unidades de asalto del Frente sudoccidental lanzaron la ofensiva penetrando a través de las defensas del Ejército 6 alemán al norte y al sur de la ciudad y avanzando unos 25 kilómetros desde el saliente de Barbiénkovo. Hacia la tarde del 14 de mayo se habían sentado ya las condiciones adecuadas para lanzar al combate a las fuerzas móviles para que aprovechasen el éxito conseguido y completasen el envolvimiento de las fuerzas enemigas en el distrito de Járkov; sin embargo el mando del Frente sudoccidental se dejó engañar por la falsa información de que el enemigo estaba concentrando una gran unidad acorazada cerca de Zmiov (19 kilómetros al sudeste de Merefa) y retrasó el empleo de sus unidades móviles en la batalla. La consecuencia fue que el éxito inicial no se afianzó y la rapidez de la ofensiva se redujo considerablemente. El segundo escalón de los Ejércitos no intervino hasta la mañana del 17 de mayo, cuando el momento favorable ya había pasado. En este intervalo los alemanes habían tenido tiempo de reagrupar sus fuerzas, tanto que ese día estuvieron en condiciones de lanzar una ofensiva contra el Ejército 9 en el Frente meridional partiendo de Kramatorsk y contra el Ejército 28 en el Frente sudoccidental partiendo de una posición al este de Járkov y de otra al sur de Biélgorod.

El Ejército 9 mandado por el general F. M. Charitonov, no pudo rechazar el ataque alemán ni sostener la presión de las fuerzas enemigas supepiores; las unidades alineadas en su ala izquierda comenzaron a replegarse hacia el Doniets septentrional, mientras que el ala derecha se retiraba en dirección de Barbiénkovo hacia el Sudoeste. Este retroceso y el avance alemán por el Norte a lo largo del Doniets septentrional expusieron a todas las fuerzas soviéticas del saliente de Barbiénkovo al peligro de un cerco inmediato. Frente a semejante amenaza el consejo militar del Frente sudoccidental solicitó la autorización del comandante supremo (Stalin) para cesar en la ofensiva contra Járkov; pero la petición se denegó y la acción hubo de proseguir con el único resultado de empeorar una situación ya difícil. La decisión de desistir de la ofensiva y de emplear una parte considerable del Ejército 6 en un contraataque para rechazar a los alemanes y restablecer la situación no se tomó hasta el atardecer del 19 de mayo y, como demostraron los acontecimientos posteriores, fue tardía. Como si todo esto no bastase, la dirección de las fuerzas se organizó mal y el contraataque soviético careció de la coordinación necesaria. Las unidades del Ejército 6 mandado por el general A. M. Gorodnianskij, intervinieron en la batalla fraccionadas y no pudieron contener al enemigo que continuó avanzando.

El 23 de mayo el Grupo de Ejércitos «Kleist» enlazó con unidades del Ejército 6 alemán a unos 9 kilómetros al sur de Balakleia, cortando así el camino de la retirada hacia el Este, a través del Doniets septentrional, a las fuerzas soviéticas que se encontraban en el saliente de Barbiénkovo.

Todas las unidades aisladas al oeste del Doniets septentrional quedaron bajo el mando del general F. Ja. Kostenko. Entre el 24 y el 29 de mayo estas fuerzas entablaron feroces combates para romper el cerco que las atenazaba, pasaron a través de las líneas alemanas en pequeños grupos y alcanzaron la otra orilla del Doniets. El 22 de mayo el Ejército 28 del general D. I. Rjabiscev, perseguido por los alemanes que atacaban, se vio





Arriba: vehículos semiorugas alemanes para el transporte de personal se preparan a atacar el saliente de Barbiénkovo, el 17 de mayo de 1942. Abajo: la ciudad de Járkov, conquistada por los alemanes el 24 de octubre de 1941, se había transformado en meta de las ofensivas soviéticas de 1942.
(Sado-Opera Mundi) - (Associated Press)





Arriba: infantería de las unidades acorazadas captura a un grupo de soldados soviéticos en el frente de Járkov. Abajo: columna de prisioneros rusos en dirección a los campos de concentración. Las fuerzas soviéticas opusieron una ardorosa resistencia y sólo se rindieron por falta de víveres y municiones.
(Sado-Opera Mundi)

obligado a retirarse a la línea de partida que ocupaba antes de comenzar la ofensiva.

Las fuerzas soviéticas cercadas resistieron con gran tenacidad a las fuerzas enemigas, superiores en número; pero la *Luftwaffe* tenía el dominio completo del aire y los soviéticos sufrían escasez de municiones, carburante y víveres. Sus numerosos intentos de romper el cerco no tuvieron éxito.

Entre los numerosos soldados y oficiales muertos combatiendo valerosamente se contaron el vicecomandante del Frente sudoccidental, general Kostenko y los generales L. M. Babkin, A. M. Gorodnianskij y K. P. Podlas. Así la ofensiva soviética de mayo de 1942 contra Járkov acabó en una derrota.

Las razones fundamentales del fracaso fueron tres:

- La poca cooperación existente entre los dos Frentes;
- la escasa atención dedicada a los problemas de seguridad de las operaciones;
- y una acción de mando que fue, desde luego, completamente inadecuada.

Otra razón concomitante fue que la ofensiva del Frente sudoccidental se lanzó a mediados de mayo y no, como se había previsto en un principio, en abril. El retraso permitió al Mando Supremo alemán llevar a término los preparativos para su ofensiva en el mismo sector. Además el STAVKA ni siquiera se preocupó de proteger la ofensiva ordenando al Frente meridional que entrase en acción simultáneamente. Tampoco podemos dejar de observar que la relación de fuerzas sobre la dirección sudoccidental no les daba a los soviéticos ventajas notables. En efecto, aunque en el Frente sudoccidental la relación soviético-alemana era de tres a dos en hombres y de más de dos a uno en carros de combate, en el sector meridional del saliente de Barbiénkovo, la zona de los Ejércitos 57 y 9 donde el enemigo lanzó su ataque por sorpresa, las fuerzas soviéticas estaban en condiciones de neta inferioridad numérica, con una relación de 1,3 a uno en cuanto a hombres, de 4,4 a uno en carros de combate y de 1,7 a uno en Artillería. Además, el mando del Frente sudoccidental, cuyo comandante era el mariscal Timoshenko, no tomó medidas eficaces para asegurar una protección constante al grupo de ataque por la parte de Slaviansk. Y ni el STAVKA ni el mando del Frente sudoccidental hicieron lo necesario para lanzar masivos ataques simultáneos por parte de las fuerzas aéreas de los Frentes de Briansk, sudoccidental y meridional contra las fuerzas enemigas y sus reservas.

Otra razón del fracaso fue que gran parte de las fuerzas soviéticas no estaban aún lo suficientemente amalgamadas, que el armamento y el equipo modernos eran insuficientes y que los comandantes, de todos los grados, no poseían aún una experiencia adecuada en la elaboración de los planes ofensivos y en su puesta en práctica. La capacidad de choque de los Frentes sudoccidental y meridional se vio muy comprometida por las derrotas en el saliente de Barbiénkovo; con lo que fue necesario abandonar la ofensiva de Járkov y todas las otras en la zona sudoeste.

A finales de mayo de 1942 a las fuerzas del Frente sudoccidental se les asignaron exclusivamente cometidos defensivos. La orden era de atrincherarse en las posiciones que ocupaban e impedir que la ofensiva se desarrollase desde el sector de Járkov hacia el Este.

El Alto Mando alemán intentó aprovechar su éxito proyectando otras dos ofensivas locales cuya finalidad era la de mejorar las posiciones de partida para la gran ofensiva prevista en el flanco meridional del frente germano-soviético. Estas operaciones limitadas se asignaron a la 1ª *Panzerarmee* y al Ejército 6 y las fuerzas acorazadas alemanas adoptaron con esta finalidad otro despliegue, situándose entre el flanco derecho del grupo de Ejércitos meridional y el sector de Smolensk-Slaviansk.

El 10 de junio de 1942 estos dos Ejércitos comprendían 33 divisiones, entre ellas cinco *Panzerdivisionen* y dos divisiones motorizadas, lo que les proporcionaba una superioridad numérica en el frente sudoccidental. Del 10 al 26 de junio los alemanes emprendieron dos operaciones consecutivas a lo largo de las direcciones de Volchansk y de Kupiansk, obligando al ala izquierda del Frente sudoccidental a retirarse, sosteniendo duros combates defensivos, hasta las orillas del Oskol, donde se estableció.

Los desafortunados combates desarrollados por los soviéticos en el sector de Járkov durante los meses de mayo y junio de 1942 provocaron una inversión brusca de la situación en el Sur. Las pérdidas soviéticas hicieron que la balanza de las fuerzas se inclinara a favor de los alemanes cuya posición operativa mejoró notablemente con la eliminación del saliente de Barbiénkovo, proporcionándoles al mismo tiempo las mejores posibilidades de éxito para el desarrollo futuro de la ofensiva hacia el Este.

VASILI MOROZOV, CORONEL

Eminente historiador militar soviético. Propuesto para el premio de Ciencias históricas y miembro de la Unión Soviética de Periodistas, el coronel Morozov ha formado parte de un grupo de escritores que ha colaborado en numerosas obras colectivas, como *Historia de la gran guerra patriótica de la Unión Soviética; Historia Universal,* vol. X; *La segunda Guerra Mundial, 1939-45; La gran victoria en el Volga; La batalla de Leningrado; La liberación de Checoslovaquia.* Es además autor del libro *Al oeste de Voronesh* y de una serie de artículos, técnicos y divulgativos sobre la historia de la segunda Guerra Mundial.

EL ASEDIO DE SEBA



(Sado-Opera Mundi)

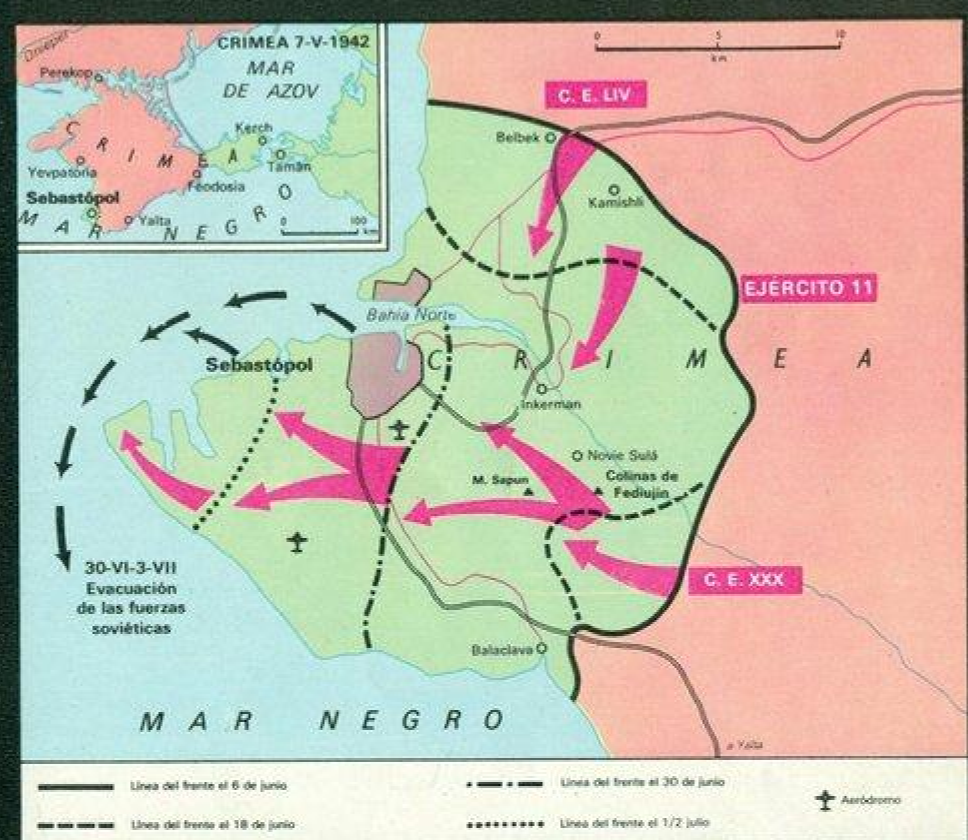
ASTOPOL

Frente de Crimea, 8 de mayo-3 de julio de 1942



VASILI MOROZOV,
coronel

Después de haber triturado el frente de Crimea, los alemanes hicieron avanzar su artillería pesada para un ataque a ultranza contra Sebastópol, el puerto ruso del mar Negro. Pero los días de las victorias-relámpago pertenecían ya al pasado: los soviéticos, animados por una férrea resolución habían decidido ceder la ciudad al precio más alto posible. Finalmente, tras un asedio que se concluyó con veinticuatro días de lucha encarnizada, sostenida en gran parte con combates cuerpo a cuerpo, los defensores se vieron forzados a abandonar la ciudad, dejando tras de sí un Ejército alemán exhausto... y una leyenda.



SEBASTÓPOL: MODELO DE DEFENSA A ULTRANZA

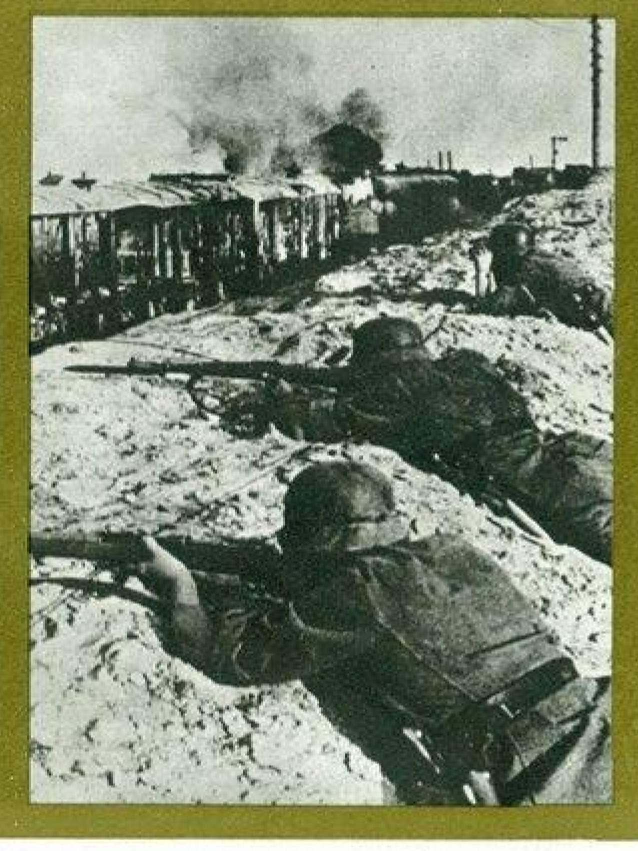
Para la defensa de Sebastópol el Ejército soviético destinado a la defensa costera disponía de poco más de 106.000 hombres, 600 cañones, un centenar de morteros y 38 carros de combate: en los aeródromos comprendidos en el perímetro defensivo había 55 aviones en condiciones de volar. A estas fuerzas el Ejército 11 alemán oponía unos 204.000 hombres, 670 piezas de artillería de calibres entre 76 y 800 mm, 720 morteros, 450 carros de combate y 600 aviones. Para bloquear la ciudad por la parte del mar los alemanes emplearon una escuadra de embarcaciones costeras con base en Yalta, Yevpatoria y Feodosia. Después de un bombardeo aéreo y artillero que duró cinco días, las fuerzas terrestres lanzaron su primer asalto en la mañana del 7 de junio; el Cuerpo de Ejército LIV atacó en el sector de Belbek-Kamishli, mientras el XXX le apoyaba en su acción con un ataque secundario a lo largo de la carretera de Yalta. Los alemanes esperaban despedazar el frente defensivo ruso y derrotar separadamente a los soviéticos pero estos opusieron vivísima resistencia y detuvieron al enemigo, que sólo pudo realizar penetraciones de escasa importancia. Hasta el 18 de junio los alemanes no pudieron profundizar en dirección a la Bahía Norte, después de haber recibido refuerzos del Ejército 17. El 23 los soviéticos se retiraron al lado meridional de la bahía, manteniendo intacto el frente, pero en aquel momento su situación había llegado a ser desesperada: habían agotado casi por completo sus municiones y desde el 26 en adelante los buques de superficie que transportaban los abastecimientos no pudieron ya forzar el bloqueo. Por la noche del 28 al 29 de junio los alemanes establecieron una cabeza de puente en la orilla meridional de la Bahía Norte; el 30 entraron en la ciudad y los soviéticos comenzaron la evacuación.



Detalle del mortero alemán "Thor" de 615 mm (la "Wehrmacht" disponía en Crimea de una batería completa de "Thor"). (History of the Second World War)



A la derecha, arriba: posición de mortero alemán en acción durante un violento combate en el frente de Crimea. A la derecha, abajo: fusileros alemanes atacando una línea ferroviaria soviética. A la ofensiva alemana contra la península de Kerch precedieron intensos bombardeos aéreos iniciados el 11 de mayo, y aquélla se concluyó con la conquista de la ciudad de Kerch el 15 y con la evacuación de las fuerzas soviéticas a la península de Tamán el 20. (Ullstein) - (Sado-Opera Mundi)



Abajo: artilleros alemanes empujan una pieza hundida en el fango. El 30 de junio los alemanes irrumpieron en Sebastópol y las fuerzas soviéticas comenzaron la evacuación de la ciudad, que terminó el 3 de julio. La ciudad había caído, pero al precio de gravísimas pérdidas por parte alemana. (Sado-Opera Mundi)



Simultáneamente a las operaciones que se desarrollaban alrededor de Járkov, se estaba llevando a cabo otra lucha no menos encarnizada en la península de Kerch, en Crimea. Participaba el Ejército 11 alemán, formado por 13 Divisiones de Infantería, una División acorazada y una División de Caballería. El Alto Mando alemán había decidido, en cumplimiento de la «Directiva n.º 41», proceder a la conquista de la totalidad de Crimea.

En los primeros días de mayo se modificó en base a este plan el despliegue de las fuerzas alemanas en aquel sector.

El mando del Ejército 11 desplegó 5 divisiones ante Sebastópol, para asediarla por la parte de tierra firme y concentró el resto para la ofensiva contra la península de Kerch. El VIII *Fliegerkorps* y el grueso de la 4.ª *Luftflotte*, que daban a los alemanes una superioridad aérea de dos a uno, apoyarían las operaciones terrestres.

El 8 de mayo de 1942 las unidades de ataque del Ejército 11 que incluían también una pequeña unidad anfibia, desencadenaron la ofensiva contra el frente de Crimea, cuyo comandante era el general D. T. Kozlov. El golpe más violento se asestó a lo largo de la costa de la bahía de Feodosia, donde el primer escalón de la defensa –dos Divisiones de fusileros pertenecientes al Ejército 44 del general S. I. Cernjak– no pudo sostener el ataque de 3 Divisiones alemanas apoyadas por los bombarderos en picado y comenzó a replegarse hacia el Este. En este punto la situación se hizo muy grave; los alemanes intentaban cercar el centro y el flanco derecho del Frente de Crimea, para obligarlos a retroceder hacia la costa del mar de Azov y aniquilarlos.

Incapacidad de organizar la retirada

El STAVKA ordenó al Frente de Crimea que retirase sus fuerzas al bastión turco y estableciese allí una defensa sólida. Pero el mando local no fue capaz de organizar la retirada; el 11 de mayo el enemigo logró circundar una parte de las fuerzas del Frente en los alrededores de Ak-Monay y el 15 de mayo ocupó la ciudad de Kerch. Durante este período las fuerzas aéreas alemanas llevaron a cabo unas 1800 salidas diarias.

El derrumbamiento del Frente de Crimea constituyó un problema gravísimo en la primavera de 1942. Sólo durante el mes de mayo este Frente perdió 176.000 hombres y numerosos comandantes experimentados del Ejército ruso murieron en el curso de los combates. Los alemanes capturaron casi todo el equipo y las armas pesadas.

Uno de los mayores responsables de la catástrofe en la península de Kerch fue L. Z. Mechlis. No estaba a la altura de su misión de representante del STAVKA, ni fue capaz de hacer que se cumpliesen las órdenes impartidas por el Mando Supremo de retirar a tiempo útil las Fuerzas del Frente de Crimea al bastión turco.

La derrota de Kerch hizo aún más precaria la situación del Ejército costero del general I. E. Petrov, a quien se había confiado la defensa de Sebastópol. A comienzos de junio esta unidad estaba formada por 7 divisiones de fusileros, 4 brigadas, 2 regimientos de Infantería de Marina, 2 batallones de carros y un tren blindado con un total de 106.000 hombres con 600 cañones y más de un centenar de morteros pero con sólo 38 carros de combate. También era muy escasa la disponibilidad de aviones: sólo disponía de 55 aparatos operativos, con base en los aeródromos de la zona de Sebastópol.

Finalizada la operación en el sector de Kerch, el Mando Supremo alemán concentró, el grueso de las fuerzas del Ejército 11, representado por una decena de divisiones de Infantería, alrededor de Sebastópol, con la orden de conquistarla lo más pronto posible. El general Manstein, entonces comandante del Ejército 11, refiere que el Cuerpo de Ejército IV que desencadenó el ataque principal, estaba apoyado por 120 baterías, de las cuales 56 eran pesadas o superpesadas, con calibres que oscilaban entre 190 y 420 mm. Los alemanes tenían además una batería de morteros superpesados de 615 mm y el cañón *Dora*, montado sobre un afuste ferroviario, de 800 mm. Al comienzo de la ofensiva los alemanes disponían asimismo de un buen número de carros de combate y de aviones. Sus fuerzas sumaban en total 204.000 hombres, 670 cañones de calibre entre 76 y 240 mm, 655 cañones contracarros, 720 morteros, 450 carros de combate y 600 aviones. El mando se había confiado a Manstein, uno de sus generales más expertos.

Para el bloqueo naval de Sebastópol el enemigo trasladó a tres puertos de Crimea –Akmecet, Yevpatoria y Yalta– 19 lanchas torpederas, 30 embarcaciones de patrulla, 8 embarcaciones antisubmarinas y una unidad destacada de 150 bombar-

deros especializados en operaciones navales. La mayor parte de las lanchas torpederas tenían su base en Yalta y podían operar contra las principales líneas de comunicación que conducían al área defensiva de Sebastópol. Para hacer afluir municiones, carburante y víveres fue necesario el empleo incluso de submarinos. El 2 de junio Manstein inició un bombardeo aéreo y de artillería que duró cinco días; después, por la mañana del 7 de junio, lanzó el ataque de la infantería. El golpe principal lo asestó en el sector de Kamishli-Belbek, en dirección al extremo oriental de Bahía Norte, mientras el ataque secundario tenía como objetivo la carretera de Yalta.

Estallaron combates violentísimos. La *Luftwaffe* realizaba de 600 a 1000 salidas diarias, mientras la artillería alemana martilleaba sin tregua las posiciones soviéticas. Durante el primer día de la ofensiva los alemanes lograron realizar una penetración de escasa profundidad en las líneas de los defensores, limitada a un solo punto. Durante los días sucesivos continuaron repitiendo los ataques, a precio de duras pérdidas, pero la infantería soviética, la Infantería de Marina, los artilleros y los sirvientes de los morteros se mantuvieron sólidamente en sus posiciones defensivas.

Combates cuerpo a cuerpo

En realidad la situación del Ejército costero se estaba haciendo más precaria día a día. Sometido a los continuos ataques alemanes, los rechazaba al precio de pérdidas irrellenables de hombres y material, sin recibir refuerzos en medida satisfactoria, mientras que había empleado ya todas sus reservas. En la segunda quincena de junio las municiones que los soviéticos lograban hacer llegar cubrían sólo una tercera parte de las necesidades; a finales de mes la artillería de los defensores se vio obligada a disparar exclusivamente contra los objetivos más próximos. La batalla acabó reduciéndose cada vez más a combates cuerpo a cuerpo, a contraataques apoyados únicamente por el fuego espaciado de alguna ametralladora y unas pocas granadas de mano.

El 18 de junio unidades alemanas rompieron el frente en el sector de Bahía Norte y el 23 el mando soviético local ordenó a sus fuerzas la retirada a la orilla meridional de la Bahía. Hasta entonces los defensores de los sectores meridionales de la ciudad habían rechazado todos los intentos alemanes de irrumpir por la carretera de Yalta. La resistencia de los soviéticos se alargó hasta el 28 de junio, cuando las fuerzas de Manstein los embotellaron entre la estación y la carretera de Inkerman.

A finales de junio la guarnición de Sebastópol se encontró en una situación crítica.

El 26 de junio llegaron los últimos refuerzos con la Brigada de Infantería 142 a bordo de buques de guerra. Desde aquella fecha Sebastópol sólo recibió refuerzos de hombres y abastecimientos, municiones y víveres mediante los submarinos, y esto también en medida muy limitada.

Durante la noche del 28 al 29 de junio los alemanes atravesaron Bahía Norte protegidos por una cortina de humo y se atrincheraron en la orilla meridional. Por la mañana lanzaron un violento ataque desde las zonas de las colinas de Fediujin y Novie Sulá en dirección Noroeste, hacia el Monte Sapun, y penetraron en las líneas soviéticas. El 30 de junio, y tras veintitrés días de ofensiva, los alemanes irrumpieron en Sebastópol. La misma noche los soviéticos iniciaron la evacuación de la ciudad, que continuó hasta el 3 de julio, en condiciones durísimas.

Los 250 días de la defensa de Sebastópol pasaron a la historia como modelo de resistencia y como ejemplo sin precedente de heroísmo y abnegación colectivos. La larga y tenaz lucha de los defensores y las enormes pérdidas que infligieron al enemigo torcieron los planes del Alto Mando alemán. Durante la contraofensiva soviética de Rostov, en noviembre de 1941, los alemanes no estuvieron en condiciones de reforzar la 1ª *Panzerarmee* destacando unidades del Ejército 11. Sólo se pudo disponer de éste a primeros de julio; pero se había desangrado de tal forma que necesitaba reservas y reposo.

Arriba: destructor soviético hundido en el puerto de Sebastópol. Abajo: vista de Sebastópol destruida por los bombardeos alemanes. Los 250 días de la defensa de la ciudad pasaron a la historia como un modelo de resistencia prolongada y como ejemplo sin precedentes de heroísmo y abnegación colectivos. (Ullstein)-(Sado-Opera Mundi)

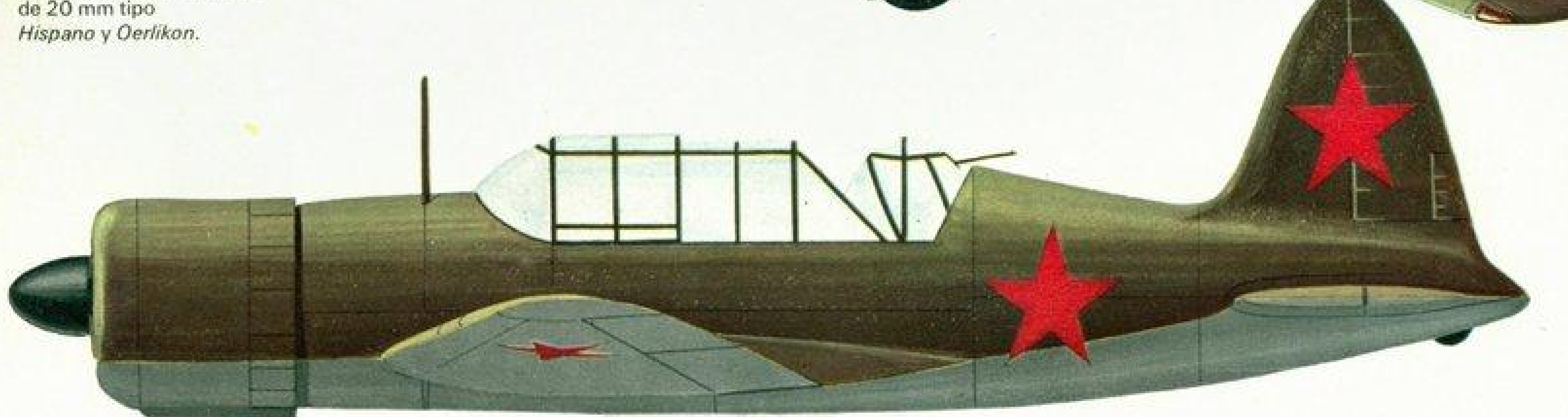


LA POTENCIACIÓN DE LA AVIACIÓN SOVIÉTICA

En Rusia la producción aeronáutica tenía caracteres de prioridad, junto a la de los carros de combate y la de la Artillería. En el curso del primer año de guerra los proyectistas aeronáuticos habían montado 14 tipos nuevos de aeroplanos y 10 nuevos tipos de motores. El esfuerzo productor de la industria aeronáutica soviética dio tales resultados que un general alemán se vio forzado a admitir: "Desde 1943 no hubo ya posibilidad de arrancar a los rusos la supremacía aérea". Una parte de este triunfo se debe atribuir a Gran Bretaña, que en el primer año de la guerra envió a Rusia más de 3000 aviones.

Hawker Hurricane IICs

Este tipo de caza llegó a la Unión Soviética con los convoyes árticos mucho antes que a las unidades de la RAF, duramente empeñadas en Extremo Oriente. Los cuatro pequeños cañones de los que esta serie estaba dotada eran extraordinariamente eficaces contra los carros de combate. **Velocidad máxima**: 530 km/h. **Autonomía máxima**: 1480 km. **Armamento**: cuatro cañones pequeños de 20 mm tipo *Hispano* y *Oerlikon*.



SU-2 (BB-1)

Era un cazabombardero biplaza que, en las acciones de asalto, estaba muy superado por el *IL-2 Sturmovik*, pero se trataba también de un avión eficaz para el apoyo inmediato. **Velocidad máxima**: 480 km/h. **Armamento**: cuatro ametralladoras fijas.

MiG-3

Este aparato se consideró como un tipo intermedio en el proceso de desarrollo de los cazas soviéticos: su producción cesó en noviembre de 1941, cuando comenzó la de aviones más avanzados, como el *Yak-1*. Aunque veloz, al *MiG-3* le faltaban la maniobrabilidad y la potencia de fuego de los alemanes *FW-190* y *Me-109*. **Velocidad máxima**: 580 km/h. **Armamento**: dos ametralladoras de 12,7 mm y dos de 7,62 mm.

(John Batchelor) - (Alfredo Fiorelli)

Frente Oriental, abril-junio de 1942

Walter Görlitz

EL PLAN DE UN DESASTRE

Aunque había fallado el plan original de la Operación "Barbarroja", que preveía anular a Rusia con una gigantesca invasión en tres direcciones, Hitler continuaba teniendo fe en que la *Wehrmacht* lograse terminar victoriosamente la guerra en el frente oriental. Su nuevo plan, sin embargo, era muy distinto del avance frontal del "Barbarroja" del año anterior. Al acercarse la "estación muerta" rusa de 1942, la *Wehrmacht* tomó aliento y se preparó para llevar a cabo el plan de avance hacia el Sudeste, o sea hacia el Volga y el Cáucaso: un camino que llevaría a Stalingrado.

En noviembre de 1941 Hitler consideró por primera vez el proyecto de conquistar los centros industriales y los situados a lo largo de las vías de navegación interior en la región del Volga. El proyecto estaba relacionado con el plan de continuar, cuando las condiciones climáticas lo permitieran, el avance al sur, hacia el Cáucaso, y conquistar los yacimientos petrolíferos de Maikop y Grozni. El 13 de noviembre de 1941, en el curso de una reunión mantenida en Orsha, el general Halder, jefe del Estado Mayor General de Ejército, comunicó estos propósitos a los comandantes de los Ejércitos que formaban parte del Grupo de Ejércitos Sur. El general von Paulus era entonces segundo jefe de Estado Mayor general y, por consiguiente, le eran muy conocidas estas ideas de Hitler.

En este punto los generales cedieron ante el *Führer*, quien insistía que la guerra contra la Unión Soviética debiera plantearse no solamente según un concepto estratégico sino también sobre las bases de un cálculo político, ideológico y económico.

Estaba impaciente por golpear a su «enemigo político» en los centros ideológicos y económico-militares, y para él estos centros eran, en primer lugar, Leningrado, el «terreno de cultivo» del bolchevismo y, en segundo lugar, las regiones de la Rusia meridional y el Cáucaso con sus abundantes reservas agrícolas y con los yacimientos de carbón, minerales y petróleo. Los cálculos de Hitler, fundados en consideraciones de naturaleza ideológica, estaban en evidente contraste con los conceptos del Estado Mayor General, dado que éste último perseguía la línea político-estratégica tradicional y consideraba como objetivo prioritario la conquista de Moscú, capital del enemigo.

Por consiguiente Hitler, comandante supremo de las Fuerzas Armadas, y el Alto Mando del Ejército se encontraron enfrentados en un conflicto que se resolvió únicamente tras una grave crisis interna, mientras estaba ya en pleno desarrollo la campaña en el frente oriental. Efectivamente, toda la operación de 1941 contra Rusia se resintió de este desacuerdo.

Durante la batalla invernal de Moscú, desarrollada en diciembre de 1941, había resultado evidente que la resistencia del enemigo y su resuelta voluntad de proseguir la lucha no se habían quebrantado en lo más mínimo. El avance victorioso de los Ejércitos alemanes había sido detenido por primera vez desde el día del comienzo de la guerra. En diciembre de 1941 las pérdidas alemanas sumaban 765.415 hombres entre muertos, heridos y desaparecidos, o sea el 24 por ciento aproximadamente de la fuerza original constituida por 3.200.000 hombres.

No se planteaba siquiera la cuestión de reemprender el ataque en toda la longitud del frente. Incluso tampoco era seguro que fuese posible, o mejor dicho oportuno, lanzar una ofensiva, aunque fuese limitada, y algunos aseguraban que quizá sería mejor desgastar al enemigo, cuyas reservas en hombres y en material se desconocían, con una serie de operaciones defensivas.

Si se tiene en cuenta el carácter de Hitler y el hecho de que estaba firmemente convencido de que tenía que poner fuera de combate a la Unión Soviética antes de poder hacer plegarse a Gran Bretaña, no es nada extraño que el *Führer*, en su condición de comandante supremo de la *Wehrmacht*, decidiese que se debía reemprender la ofensiva en el sector del frente en el que pensaba poder infligir daños más graves a la economía bélica de la URSS, asegurando al mismo tiempo nuevas fuentes de materiales a la economía de la guerra alemana.

Dejando a un lado los cálculos relativos a la importancia de la zona siberiana transurálica, donde la industria bélica soviética se estaba transformando y reorganizando, estaba fuera de dudas que la región que debería atacar era el Doniets y el Donbáss, el gran centro ferroviario de Stalingrado en el Volga, con sus grandes fábricas de carros de combate y de cañones, y con los campos petrolíferos del Cáucaso. El general Halder insistió en asegurar que, si se tenía que lanzar una ofensiva, el objetivo debería ser Moscú; pero sus consejos no encontraron mucha acogida en Hitler. El proyectado empuje hacia delante, camino del Volga, dejaba entrever también la perspectiva de conquistar Saratov, importante nudo ferroviario que, como Moscú, permitía a los soviéticos dirigir sus tropas en cualquier dirección.

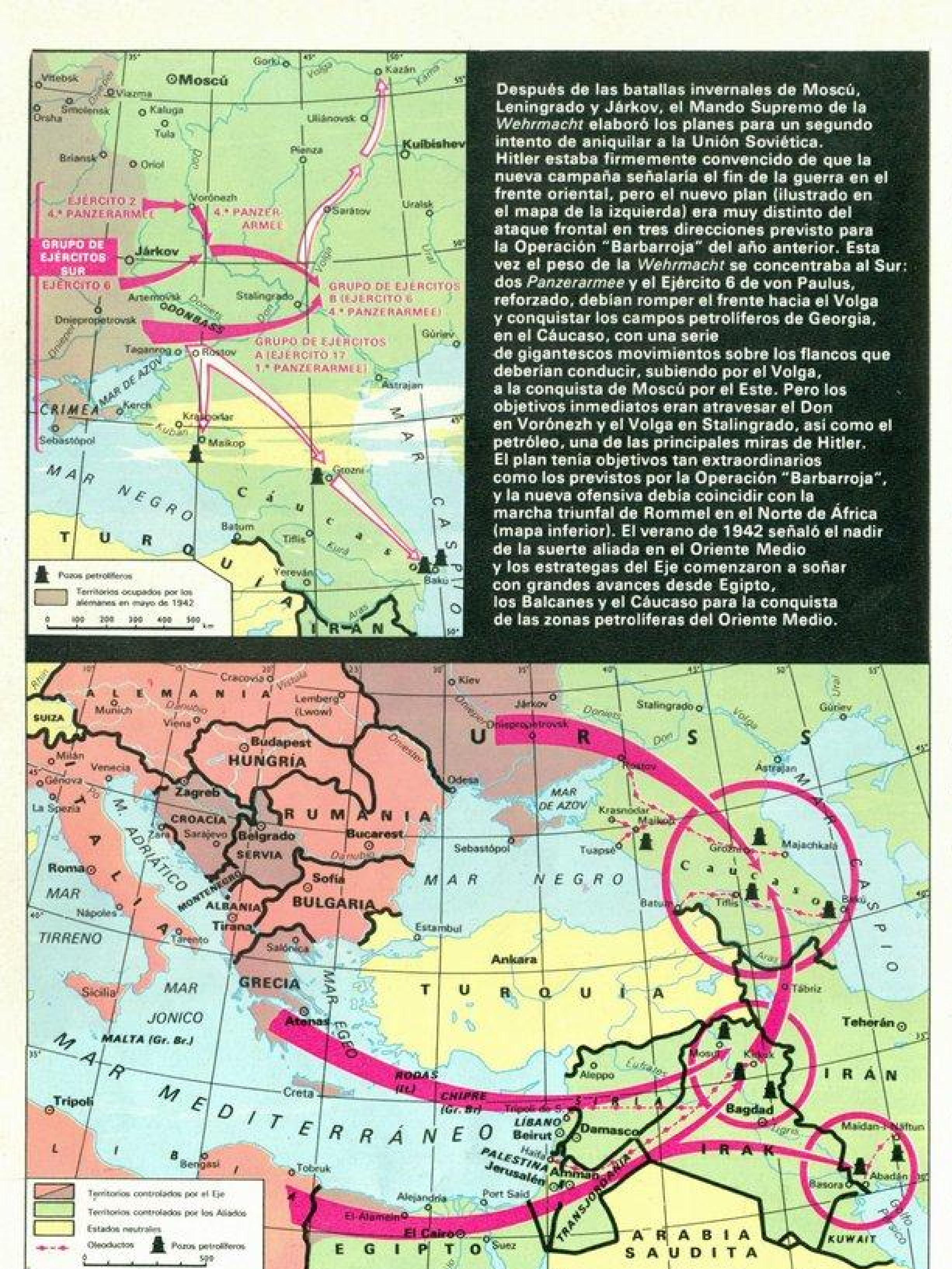
Para Hitler, sin embargo, el objetivo más importante de todos era la conquista del Cáucaso con sus pozos petrolíferos, porque mejoraría la precaria situación de Alemania en carburantes. Con este proyecto se relacionaban otros, muy ambiciosos pero más bien vagos: por ejemplo, sería posible invadir a través del Cáucaso las regiones del Medio Oriente mientras el general Rommel y los Ejércitos italoalemanes del Norte de Africa ocuparían Egipto y conquistarían simultáneamente el Canal de Suez.

Las dos operaciones conjuntas podrían hacer derrumbarse el poderío del imperio británico, tanto más cuanto que las operaciones de los japoneses en Asia sudoriental habían causado ya graves pérdidas a los ingleses y sus aliados.

La Directiva nº 41 para la campaña estival de 1942 la impartió el *Führer* el 5 de abril del mismo año, en el período en que el mando de bombarderos de la RAF estaba procediendo a los preparativos para el primer gran ataque aéreo contra objetivos situados en el territorio nacional de Alemania. La directiva precisaba dos objetivos: al Norte, la conquista de Leningrado y el establecimiento de una línea de comunicaciones terrestres con los aliados finlandeses. Pero la Operación «Aurora boreal» –como se había denominado este plan– tenía únicamente una importancia secundaria; el objetivo mayor se encontraba al Sur y era la penetración en el Cáucaso.

Según el plan, la ofensiva había de desarrollarse en cuatro fases. El Ejército 2 y la 4ª *Panzerarmee* deberían avanzar hasta Vorónezh en el Don; el Ejército 6 con una ruptura del frente en la zona al oeste del Járkov tenía que destruir las fuerzas enemigas situadas al oeste del Don, operando en colaboración con la 4ª *Panzerarmee*, la cual habría llevado a cabo una conversión al sur a lo largo del Don, con el fin de cercar al enemigo.

Realizado este movimiento, la 4ª *Panzerarmee* y el Ejército 6, encuadrados a las órdenes del



Después de las batallas invernales de Moscú, Leningrado y Járkov, el Mando Supremo de la *Wehrmacht* elaboró los planes para un segundo intento de aniquilar a la Unión Soviética. Hitler estaba firmemente convencido de que la nueva campaña señalaría el fin de la guerra en el frente oriental, pero el nuevo plan (ilustrado en el mapa de la izquierda) era muy distinto del ataque frontal en tres direcciones previsto para la Operación "Barbarroja" del año anterior. Esta vez el peso de la *Wehrmacht* se concentraba al Sur: dos *Panzerarmee* y el Ejército 6 de von Paulus, reforzado, debían romper el frente hacia el Volga y conquistar los campos petrolíferos de Georgia, en el Cáucaso, con una serie de gigantescos movimientos sobre los flancos que deberían conducir, subiendo por el Volga, a la conquista de Moscú por el Este. Pero los objetivos inmediatos eran atravesar el Don en Vorónezh y el Volga en Stalingrado, así como el petróleo, una de las principales miras de Hitler. El plan tenía objetivos tan extraordinarios como los previstos por la Operación "Barbarroja", y la nueva ofensiva debía coincidir con la marcha triunfal de Rommel en el Norte de África (mapa inferior). El verano de 1942 señaló el nadir de la suerte aliada en el Oriente Medio y los estrategas del Eje comenzaron a soñar con grandes avances desde Egipto, los Balcanes y el Cáucaso para la conquista de las zonas petrolíferas del Oriente Medio.

mando del Grupo de Ejércitos B, actuarían en colaboración con el Grupo de Ejércitos A (1ª *Panzerarmee*) y Ejército 17 para cercar Stalingrado.

El Grupo de Ejércitos B debía avanzar a lo largo del Don, sobre una dirección que apuntara hacia el Sudeste, mientras el Grupo de Ejércitos A realizaría un avance hacia el Este desde la zona Taganrog-Artemovsk a través del bajo Doniets, de donde se dirigirían después al Nordeste.

La cuarta fase de la ofensiva de verano sería la marcha al Sur, hacia el Cáucaso.

El instrumento principal de la empresa sería el Grupo de Ejércitos Sur y la primera fase de la operación se designó con el nombre convencional de «Azul». En 1942 el *Feldmariscal* von Reichenau sufrió una parálisis mientras se encontraba en su puesto de mando de Poltava, y tuvo que volver a Alemania, donde le esperaba la muerte en Leipzig; un fin prematuro para un jefe tan hábil y enérgico. Le sustituyó el *Feldmariscal* von Bock, que hasta hacía poco tiempo había mandado el Grupo de Ejércitos del Centro frente a Moscú.

No debe olvidarse que la ofensiva, según el plan original, suponía un desarrollo en varias fases, que las exigencias impuestas a cada Grupo de Ejércitos eran superiores a sus posibilidades y que cada Grupo habría debido tener la certeza de poder contar con fuertes reservas, que en realidad nunca estuvieron disponibles.

Las condiciones preliminares para el comienzo de la ofensiva de verano eran la eliminación definitiva de la resistencia soviética en la península de Kerch y de Crimea, donde el enemigo no se había visto todavía forzado a la rendición, pese a la campaña invernal, y la eliminación de la bolsa enemiga en la zona de Járkov, herencia también ésta de la campaña del invierno anterior.

La misión de liquidar la situación en la península de Kerch y conquistar la poderosa fortaleza de Sebastópol le correspondió al Ejército 11 al mando del general Manstein. La operación tuvo lugar en los meses de mayo y junio, y se concluyó con la caída de Sebastópol, empresa que le mereció a Manstein el bastón de mariscal.

A mediados de mayo de 1942 el comandante en jefe soviético del Frente sudoccidental, mariscal Timoshenko, disponía, según la estimación hecha por el adversario, de 20 divisiones de Infantería, numerosas brigadas de Caballería y 15 brigadas acorazadas, que entraron en acción mientras los alemanes estaban todavía ocupados en los preparativos para el avance, realizando una profunda aunque temporal penetración de Járkov. Se detuvo el avance de Timoshenko mediante contraataques en los flancos desencadenados en profundidad y llevados a efecto por la 1ª *Panzerarmee* del general von Kleist, el Ejército 6 al mando del general Paulus y del jefe del Estado Mayor General Arthur Schmidt, junto con unidades rumanas, húngaras, italianas y eslovacas, y con el apoyo aéreo de la 4ª *Luftflotte*. De los comunicados del Mando Supremo de la *Wehrmacht* resulta que esta contraofensiva se concluyó con la destrucción de 20 divisiones de Infantería, 7 divisiones de Caballería y 14 brigadas acorazadas soviéticas. Los alemanes y sus aliados hicieron 240.000 prisioneros.

La batalla de Járkov, que se desarrolló en primavera, tuvo gran importancia para los objetivos tácticos del general von Paulus, quien había asumido el mando del Ejército 6 en enero de 1942. Contra el parecer de los jefes de Estado Mayor del Ejército y del Grupo de Ejércitos, generales Schmidt y Sodenstern, el general Paulus y el comandante del Grupo de Ejércitos mariscal von Bock aseguraban con impaciencia la necesidad de detener la penetración soviética mediante una inmediata contraofensiva. Pero el Mando Supremo de la *Wehrmacht* era de parecer contrario, como los Estados Mayores del mando del Ejército 6 y del mando del Grupo de Ejércitos. El general Halder consideraba –con toda razón– la batalla de primavera alrededor de Járkov como su mayor éxito. Lo había conseguido por propia iniciativa dejando que el enemigo atacase y contraatacándolo después sobre los flancos en profundidad. Para el general Paulus Járkov era el ejemplo de que en una situación crítica el Mando Supremo de la *Wehrmacht* se hallaba en condiciones mejores de juzgar que pudieran hacerlo los comandantes de Ejército individualmente.

Pero como si un destino malicioso se hubiera divertido en hacer una alusión descubierta, después de la batalla de Járkov tuvo lugar un incidente particularmente desgraciado. El 19 de junio el oficial de operaciones de la 23ª *Panzerdivision*, que formaba parte del XL *Panzerkorps* del general George Stumme, fue derribado mientras volaba en su *Storch*, entre las líneas alemanas y las soviéticas. Desgraciadamente llevaba consigo una o dos órdenes impartidas por el Cuerpo de Ejército relativas al despliegue defensivo, que cayeron en manos del enemigo. Al recibir la noticia, Hitler montó en cólera y al general Stumme se le repatrió y envió ante un tribunal militar. Se reforzaron las medidas de seguridad y una vez más se comunicó que por voluntad del *Führer* ningún oficial debía saber más de lo que era estrictamente indispensable para llevar a cabo su misión.

Esta actitud adoptada por Hitler, era diametralmente opuesta a los métodos operativos tradicionales, que formalmente estaban todavía en vigor. Su insistencia en este punto significaba que el comandante en jefe de un Ejército o de un Grupo de Ejércitos quedaba obstaculizado inútilmente, se restringía su visión estratégica y se ponía en duda su capacidad. Este nuevo método suponía, en la práctica, que no tuviese el mínimo interés por la situación general del frente, ¡para no hablar de los otros frentes y de la situación interna de su país!

Este estado de cosas no tardó mucho en manifestar sus efectos, y de una manera especial durante el transcurso de los meses de noviembre y diciembre de 1942.

WALTER GÖRLITZ

Periodista e historiador, nació en Hamburgo en 1913. Combatió en el Ejército alemán en 1939 y de 1943 a 1945. Es autor de numerosas publicaciones de carácter histórico.

LA AYUDA ALIADA A LA UNION SOVIETICA



"Si Hitler invadiese el infierno, yo pronunciaría al menos una buena palabra en favor del diablo ante la Cámara de los Comunes".
"Cualquier hombre o cualquier país que combata contra el nazismo tendrá nuestra ayuda".
"Si los rusos están en peligro, nosotros también lo estamos".
"Debemos dar toda la ayuda posible a Rusia y al pueblo soviético".

WINSTON CHURCHILL

GEORGE GRETTON

La Unión Soviética entró en guerra a regañadientes. El embajador alemán en Moscú, conde Schulenberg, sostenía rotundamente en abril de 1941 que la URSS era un amigo de fiar: «Estoy convencido de que está dispuesta a hacernos otras concesiones». Pero Hitler había decidido hacer la guerra a Rusia. Stalin no podía creerlo y hasta el último minuto hizo todo lo posible para contentar al general Thomas, jefe de la sección económica de los abastecimientos a Alemania hasta la víspera del ataque, y los últimos días los transportes de caucho desde el Extremo Oriente se enviaron en trenes expresos. Cuando Schulenberg se presentó a Molotov con la declaración de guerra –eran las 4 del 22 de junio y la guerra ya había comenzado, pero Schulenberg no lo sabía–, la reacción de Molotov fue: «¿Nos hemos merecido esto?» Las concesiones no habían logrado su objetivo. Al amanecer del 22 de junio de 1941 los Ejércitos alemanes comenzaron a invadir la Unión Soviética.

En su discurso difundido por radio la noche del 22 de junio, Churchill dijo que, aunque el régimen nazi no se distinguía en sus aspectos peores del comunismo, el Gobierno de su Majestad estaba resuelto a «destruir a Hitler y a toda traza del régimen nazi... De ello se deduce que deberemos dar toda la ayuda posible a Rusia y al pueblo soviético». Stalin aceptó de mala gana esta ayuda.

«Su primer impulso, escribió Churchill, fue exigir todas las ayudas posibles de Gran Bretaña y de su imperio, cuya eventual partición entre Stalin y Hitler había seducido durante los últimos ocho meses a los soviéticos hasta el punto de hacerles olvidar la concentración de las fuerzas alemanas en el Este».

La entrada en guerra de Rusia no significó una ventaja inmediata para la Gran Bretaña. Churchill y sus consejeros veían el valor estratégico de la misma a largo plazo; pero de momento era más bien un obstáculo, aunque la propaganda comunista para un segundo frente, que de haberse abierto en 1941 o en 1942 habría sido en realidad un quinto gran frente, apenas fuese por aquel tiempo algo más que un pequeño engorro. El verdadero problema era el de las ayudas materiales a la Unión Soviética. Churchill escribió: «Durante más de un año desde el momento de su entrada en guerra, el pensamiento de Rusia constituyó para nosotros una grave preocupación más que una ayuda».

No es difícil comprender las razones de este juicio. En mayo de 1940 cuando Churchill llegó a Primer Ministro, el esfuerzo bélico del país registró un cambio inmenso en un sentido psicológico. Todo el pueblo se sintió directamente implicado en la guerra y en sus fines, como jamás lo había estado; pero en los meses que siguieron inmediatamente no se registró ningún cambio material, sino que más bien empeoraron las cosas.

Mas el nuevo espíritu permitió una organización capilar de todo el pueblo, que acepto trabajar más duramente y soportar notables sacrificios. Sin embargo, esto no bastaba para montar de inmediato nuevas fuentes de abastecimiento. Los americanos manifestaron de golpe una mayor simpatía y se mostraron más dispuestos a reconocer que la lucha sostenida por Gran Bretaña defendía también sus intereses; pero el reconocimiento no contribuía a aumentar la producción estadounidense de armas. El Gobierno de Churchill reorganizó con enérgica sagacidad toda la economía, se combatió y se venció la batalla de Inglaterra y durante el invierno de 1940-42 el general Wavell abrió con éxito un nuevo frente en el Oriente Medio.

A fines de 1940 fue reelegido Roosevelt presidente de los Estados Unidos y se examinó la idea de «préstamos y arriendos». Hasta entonces todos los abastecimientos de América se habían pagado en dólares o en oro (adquisiciones directas), sobre todo mediante la venta de bienes ingleses en el extranjero, y la aprobación de la

ley de «Préstamos y arriendos», en marzo de 1941 produjo escasos efectos durante seis meses.

Pero en junio de 1941 Churchill podía mirar ya con confianza los primeros frutos de su acción, apoyada en el esfuerzo de todo el pueblo. A lo largo de toda la guerra se detuvo la fuga de dólares y Gran Bretaña podía esperar un considerable aumento de la ayuda norteamericana para la segunda mitad del año. Efectivamente, ésta se intensificó durante los últimos tres meses de 1941, y en diciembre casi un tercio de los abastecimientos se acogió al plan de préstamos y arriendos, aunque el total de las adquisiciones directas fuese más alto que en los meses precedentes.

Ahora el gran problema de Churchill se refería a la prioridad en la asignación de los materiales de reserva disponibles. Se debían racionar con la máxima prudencia la mano de obra, los víveres, buques, armamentos y materias primas entre los servicios en la patria y los comandantes en jefe, que los requerían a grandes voces desde todos los frentes que se extendían desde Inglaterra a Singapur. Y de pronto comparecía un nuevo y potente aliado que quería que se le pusiera a la cabeza de la lista.

Como la guerra con la URSS se desarrollaba en una escala vastísima, lo que Gran Bretaña podía ofrecer parecía una bagatela, y la ayuda norteamericana, en el momento mismo en que comenzaba a ser sustanciosa debía dividirse con un concurrente voraz. Por si fuera poco, los tres primeros meses de combates en el frente oriental fueron una serie de desastres que inspiraron escasa confianza en la posibilidad de supervivencia de la Unión Soviética.

Un problema todavía más grave que el desvío de los abastecimientos de Inglaterra a la URSS era el logístico. Dos eran las vías principales para el envío de la ayuda a los soviéticos: la marítima, a través de las aguas árticas hasta los puertos de Murmansk y Arjánguelsk; y la mixta, por mar, ferrocarril y carretera, a través de Persia. La primera era rápida y peligrosa; la segunda resultaba lenta y al principio se aprovechó en pequeña escala. A Vladivostok se enviaron desde Canadá algunos aviones de bombardeo y más tarde desde Estados Unidos; otros bombarderos norteamericanos despegaron de Alaska hacia los aeródromos de la Siberia oriental. Pero la vía importante de los abastecimientos a la Unión Soviética fue durante el primer año de guerra la del Ártico, y esto significaba sustraer buques mercantes, de guerra y de escolta a otros sectores de importancia vital.

A pesar de todo, Churchill empezó inmediatamente a organizar la operación de socorro. Propuso una declaración de mutua ayuda con la Unión Soviética y el compromiso recíproco a no negociar una paz o un armisticio por separado; ordenó un bombardeo aéreo y naval contra los convoyes alemanes en navegación al norte de Noruega y de Finlandia, para impedir el desembarco de fuerzas destinadas al frente germano-soviético septentrional; mandó dos escuadrones de *Hurricane* y artillería antiaérea a Murmansk, y un minador a Arjánguelsk, y envió a este puerto un cargamento de 10.000 toneladas de caucho, junto con otras materias primas; ofreció un total de 445 cazas, en gran parte *Hurricane*, propuso el envío a Moscú de una numerosa misión militar para coordinar las peticiones y los abastecimientos; junto con Roosevelt dispuso que una misión de alto nivel, presidida por el inglés lord Beaverbrook y el americano Averell Harriman visitase la capital soviética; ordenó la intensificación de los bombardeos sobre Alemania y la organización de los primeros convoyes árticos de manera que más tarde pudieran ir y volver regularmente cada diez días. El 22 de junio, cuando la Unión Soviética fue invadida, sus fuerzas aéreas fueron sorprendidas y en buena parte destruidas en los aeródromos, y si bien faltan datos oficiales, se puede pensar razonablemente que las pérdidas superaron los 2000 aviones. Comparados con esta cifra, los 45 *Hurricane* pueden parecer pocos; pero en la batalla de Inglaterra el mando de cazas de la RAF desafió a la *Luftwaffe* con una fuerza operativa que apenas superaba los 600 aparatos, en su mayoría *Hurricane*.

Aquí, sin embargo, se trataba de un conflicto entre dos concepciones diferentes de la guerra y lo reveló claramente la respuesta de Stalin a las propuestas de Churchill. Agradecería al Primer Ministro británico «la oferta de venderle» otros 200 cazas y continuaba: «No obstante, debo decir que estos aviones, que evidentemente no podrán entrar rápidamente en acción todos juntos, sino más tarde y en grupos escalonados, no podrán cambiar sensiblemente la situación en el frente oriental»; y, finalmente, pedía la apertura inmediata de un segundo frente en Francia o en los Balcanes para que los alemanes tuvieran que retirar 30 ó 40 divisiones del Este. Demandaba además la entrega de 30.000 toneladas de aluminio en un mes y el envío mensual mínimo de 400 aviones y 500 carros de combate.

La carta se escribió el 4 de septiembre. Al finalizar el mes todo lo que Churchill había prometido se había entregado, con algunas adiciones: 450 aviones, 22.000 toneladas de caucho, 3 millones de pares de zapatos y notables cantidades de estaño, aluminio, cuero, yute y lana.

La petición de un segundo frente estaba por completo fuera de la realidad. La estrategia inglesa se basaba en el principio de atacar a los alemanes donde fuese posible, con los recursos existentes en cada una de las zonas, y desgastar a Alemania con bombardeos masivos, que requerirían evidentemente una fuerza operativa de 4000 aparatos. Por entonces los bombarderos efectuaban ya 200 y más misiones diarias y Churchill había prometido aumentar la cuota. Y ahora Stalin pedía al político inglés que abandonase esa estrategia minuciosamente estudiada.

Stalin no llegó nunca a comprender ni las complejidades de la guerra naval ni las inmensas exigencias de una masiva operación anfibia de desembarco. Sabía pensar únicamente en términos de movimientos de masas realizados en tierra firme, y con una reserva humana inagotable.

La misión de Beaverbrook-Harriman, que llegó a Moscú el 28 de septiembre, fue acogida con frialdad. Los soviéticos hasta rehusaron dar las informaciones necesarias para justificar de alguna manera sus peticiones. Churchill tenía razón al decir: «Casi parecía que fuéramos nosotros los que nos presentábamos para pedir asistencia y ayuda». Sin embargo, se llegó a un acuerdo, pese a las dificultades, y se realizó la firma del primer protocolo relativo al período octubre 1941-30 de junio de 1942. Después de esta fecha se negociaron para cada año nuevos protocolos, que cubrían el período del 1 de julio al 30 de junio.

La petición prioritaria de los soviéticos se refería a los aviones y a los carros de combate. Cuatro industrias aeronáuticas, en fase de traslado a los Urales, permanecerían inactivas durante siete u ocho meses y la producción nacional se reducía por el momento a unos 30 aparatos diarios. Gran Bretaña y Estados Unidos se comprometieron a suministrar todos los meses a la URSS 400 aviones y 500 carros de combate, en base al «fifty-fifty»: la mitad de los ingleses, la mitad de los americanos. Además, Gran Bretaña se comprometió a suministrar 200 *Bren-carrier*. La primera cobertura de la urgente necesidad de caucho se había asegurado con las 22.000 toneladas que Churchill había procurado tomándolas de las reservas nacionales y de las de Malasia; pero la materia prima más escasa y de mayor demanda era, según las declaraciones de Stalin, el aluminio. Los americanos tomaron sobre sí el compromiso de suministrarles 23.000 toneladas y los ingleses 18.000, que se traerían

UNA NUEVA OLEADA DE CONFIANZA

En el verano de 1942, la Unión Soviética se había rehecho parcialmente del golpe inicial: habían fracasado los ataques alemanes contra Leningrado y Moscú, se estaba recuperando la producción industrial, y la atmósfera política era prometedora como efecto de la alianza anglosoviética. Este fragmento sacado de una editorial del *Pravda* refleja el optimismo que se estaba difundiendo en Moscú:

Obreros, koljoznikis, intelectuales, soldados, oficiales, comisarios políticos del Ejército ruso manifiestan –en el curso de innumerables comicios que se llevan a cabo en todo el país– la profunda convicción de que el refuerzo de los lazos entre los Tres Grandes apresurará la victoria final. 1942 debe ser el año de la derrota total del enemigo.

Y Molotov, hablando ante el Soviet Supremo, se hizo eco de este optimismo, solicitando al mismo tiempo la apertura de un segundo frente para aliviar la presión sobre la URSS:

Naturalmente (durante los coloquios entre los tres aliados) el problema del segundo frente se ha examinado atentamente, tanto en Londres como en Washington. Los resultados de los coloquios se han manifestado en los dos idénticos comunicados anglosoviético y americanosoviético. Esto es de importancia capital para los pueblos de la U.R.S.S. porque la apertura de un segundo frente en Europa crearía dificultades insuperables a los Ejércitos hitlerianos en el frente oriental. Expresamos la más viva esperanza de que el enemigo advierta cuánto antes el peso de la cada vez más estrecha colaboración militar entre las tres grandes potencias.





LAS DESTRUCCIONES REALIZADAS POR LOS ALEMANES

COMPARACIÓN DE LA PRODUCCIÓN BASE PARA LAS INDUSTRIAS BÉLICAS

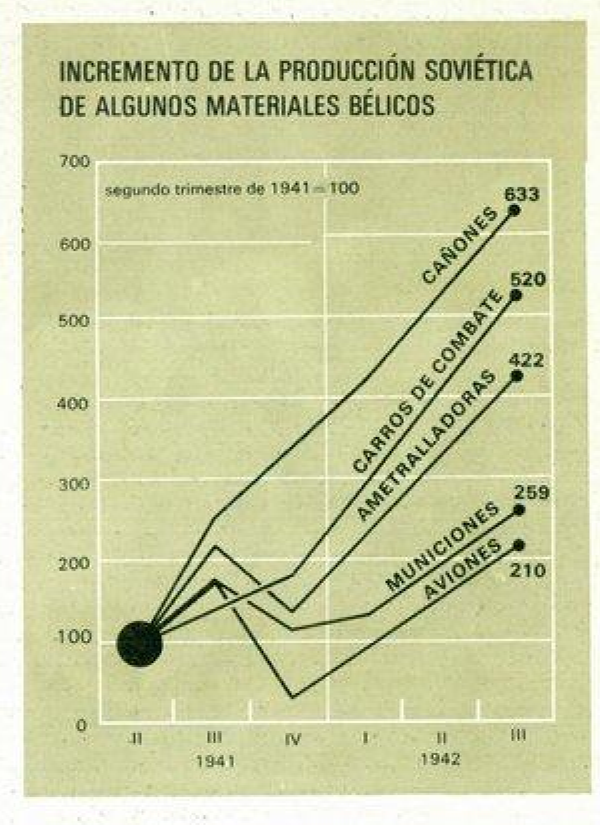
	ALEMANIA	RUSIA
ACERO (millones de t)	31,8*	18,3
LAMINADOS (millones de t)	22,5*	13,1
CARBON (millones de t)	506■	165,9
MÁQUINAS-HERRAMIENTA METALÚRGICAS (millares de unidades)	126	58,4
RESERVAS DE MÁQUINAS-HERRAMIENTA METALÚRGICAS (millares de unidades)	1694	710
ENERGÍA ELÉCTRICA (miles de millones de kw/h)	70•	48,3

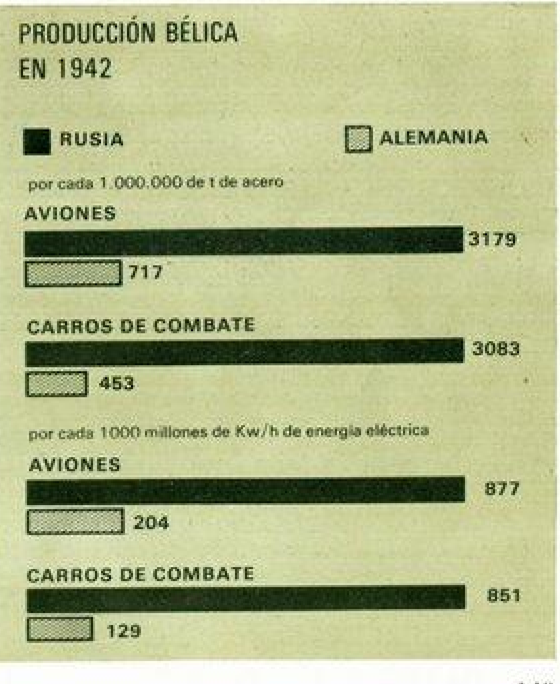
* Países ocupados incluidos • Austria y Sudeste incluidos
■ 246 carbón, 260 lignito

Aprovechando el hecho de que la Unión Soviética no estaba preparada militarmente, el Ejército alemán con un poderoso armamento y un equipo de primer orden, avanzó rápidamente en un territorio en el que se encontraba la mayor parte de las industrias soviéticas. En breve tiempo logró alcanzar la línea estratégica Leningrado-Moscú-Stalingrado y conquistó o inutilizó 31.850 complejos industriales más o menos grandes; capturó o destruyó 239.000 motores eléctricos, 175.000 máquinas-herramienta metalúrgicas, 62 altos hornos y 213 hornos Martin-Siemens, 34.000 motores y prensas, 270 trituradoras de carbón, además de centrales eléctricas con capacidad total de 5 millones de Kw/h. Los alemanes destruyeron 65.000 km de vías férreas, 4100 estaciones y se llevaron como botín o averiaron 15.800 locomotoras y 428.000 vagones. Demolieron o saquearon 98.000 koljoses, 1867 sovjoses y 2890 almacenes para tractores. Los daños causados a la economía nacional y al pueblo soviético sumaron un total de 128.000 millones de dólares. Naturalmente, las graves pérdidas provocaron una brusca regresión en la producción de manufacturas indispensables para la industria pesada. Febrero de 1942 fue el mes en que la producción llegó a su nivel más bajo. Pero en marzo comenzó la reacción y la curva continuó con una marcha ascensional a lo largo de toda la guerra.

Sobre estas líneas: junio de 1941: gracias a las conquistas alemanas, la producción industrial del Reich superó con mucho a la soviética. A la derecha, arriba: gracias al aprovechamiento de los incalculables recursos de las regiones orientales, la capacidad industrial soviética conoció entre 1940 y 1942 una expansión vertiginosa. En el centro: en el segundo trimestre de 1941, pese a los grandes daños experimentados por la industria, la Unión soviética produjo más armas de las que jamás había producido. Abajo: la unificación del armamento, junto con los esfuerzos realizados por toda la nación dieron a la Unión Soviética la supremacía en cuanto al material bélico.

MARCHA DE LA PRODUCCIÓN EN LAS REGIONES ORIENTALES





del Canadá; durante el mismo período la URSS recibió también 3860 máquinas-herramienta. El acuerdo preveía asimismo el envío de considerables cantidades de víveres, medicinas y materias primas, entre las que habría un contingente mensual de 6000 toneladas de goma y de 1500 toneladas de estaño; este último se redujo después de Pearl Harbor, al perfilarse el peligro de un corte drástico de todos los envíos previstos por el acuerdo. Hubo, además, algunas ayudas extra como las caretas antigás, pedidas en el último momento y de las que se enviaron desde Inglaterra un millón y medio.

El acopio de estos materiales era fuente de especiales dificultades para la Gran Bretaña, ya que procedían todos, virtualmente, de la producción y de las reservas metropolitanas, o bien de la ayuda asignada en base a los «préstamos y arriendos». Además, americanos e ingleses se habían obligado sólo a poner los abastecimientos en los mismo centros de producción, aun prometiendo su ayuda en lo concerniente a los problemas de la entrega. Pero el hecho era que los soviéticos no tenían buques disponibles y todo el peso de la organización de los convoyes cargó sobre las espaldas de los proveedores; es decir, sólo de Inglaterra hasta junio de 1942.

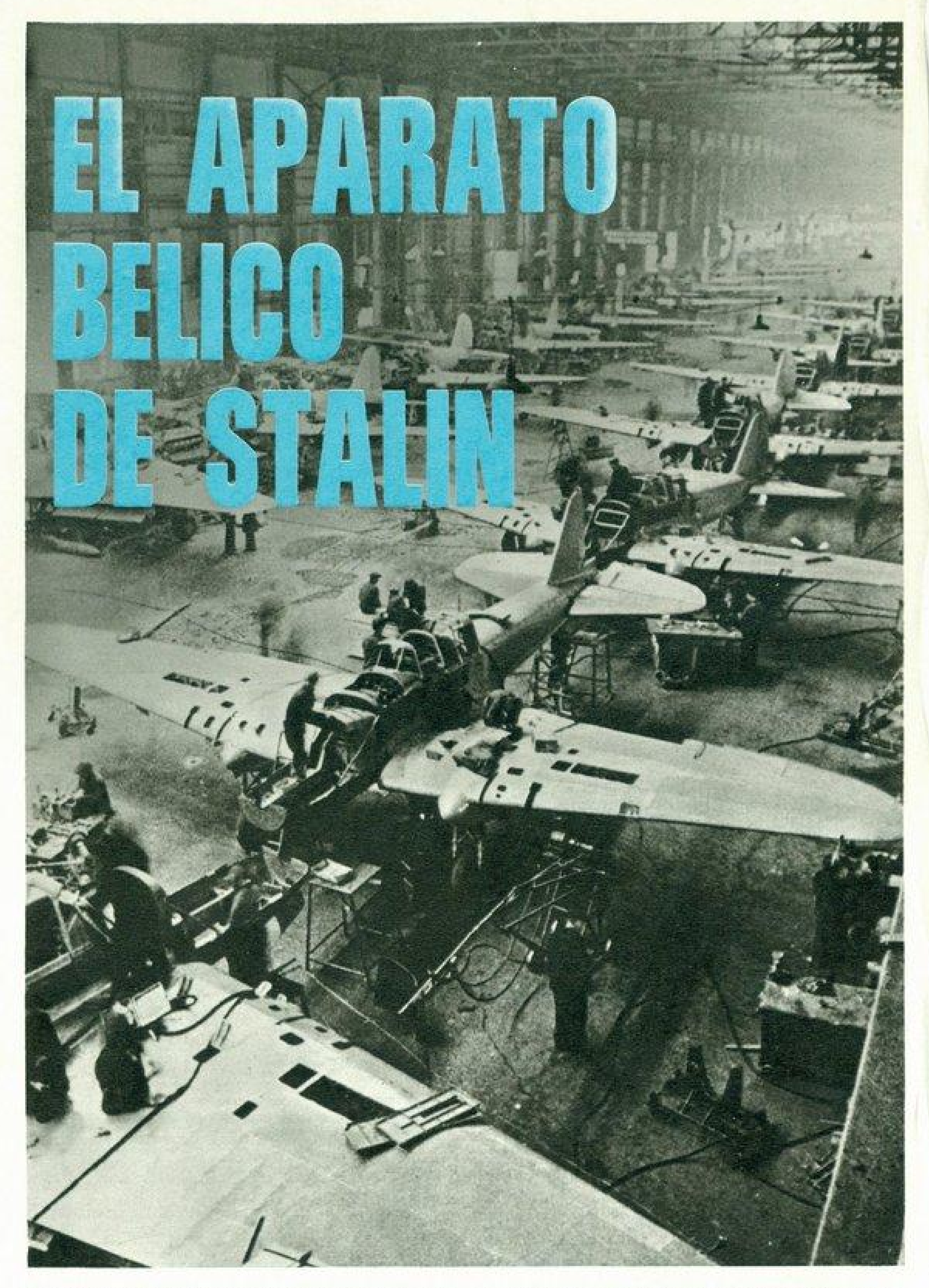
En el momento de la firma del primer protocolo, el Almirantazgo británico había organizado ya el sistema de convoyes árticos. Durante el período octubre de 1941 –mitad de junio de 1942, fueron 16 los que partieron para Murmansk y Arjánguelsk, donde descargaron los géneros. De octubre a marzo se enviaron 110 buques, de los que sólo se perdió uno. El factor limitativo de los convoyes no lo constituían los ataques alemanes sino la incapacidad de los puertos de Arjánguelsk y Murmansk atascados con tal tráfico.

A partir de marzo se alargaron los días hasta llegar a las jornadas de luz casi continua del mes de junio, y los convoyes se hicieron más voluminosos, porque los norteamericanos tenían prisa por enviar su parte de abastecimientos. Y entre tanto los convoyes habían llamado la atención de los alemanes, que mandaron hasta Trondheim Schur al acorazado *Tirpitz* y al crucero pesado *Hipper*.

En abril el convoy *PQ-13* sufrió un violento ataque combinado aeronaval, desencadenado por la *Luftwaffe*, destructores y submarinos, y perdió cinco buques de los 19. El Almirantazgo británico tenía serias dudas sobre la oportunidad de mandar otro en junio, pero a finales del mes se decidió hacer partir el convoy *PQ-17*, y los resultados fueron desastrosos. Hasta aquel momento los convoyes árticos habían transportado más de 3000 aviones, 4000 carros de combate, 30.000 vehículos de diversos tipos, 42.000 toneladas de carburante para aviación y normal, 66.000 toneladas de aceites pesados y 80.000 toneladas de diversos abastecimientos, entre los que se contaban máquinas-herramienta y materias primas raras. Más tiempo requirió la organización de los envíos a través de Persia. Churchill fue el primero en reconocer su importancia, dado que no estaba expuesto a los peligros y a los obstáculos de la ruta ártica, y que ofrecía la posibilidad de suministrar un apoyo directo a la URSS en el frente caucásico.

Como consecuencia de la nueva situación, los buques realizaban el periplo de África y volvían a subir por el golfo Pérsico para descargar los abastecimientos en Basora, unida por ferrocarril con el mar Caspio, vía Teherán. La capacidad de la línea ferroviaria era escasa y le tocó en gran parte a Inglaterra el gravamen de instalar una segunda vía. La capacidad de la ruta persa registró un aumento constante: a fines de 1942 ya absorbía 45.000 toneladas mensuales y su montante continuaba aumentando. El primer año de ayuda a la URSS no se desarrolló, pues, dentro de un espíritu amigable y el volumen de las entregas fue exiguo en comparación con las pérdidas sufridas en el mismo período por los soviéticos. Pero fue considerable respecto de las posibilidades de Gran Bretaña y, aunque los beneficiarios no comprendieron jamás la inmensa cantidad de habilidad y coraje requerido por el envío de los convoyes árticos, la empresa llevada a efecto sin alharacas, quedó sin contrapartida. En una fase posterior la ayuda americana a Inglaterra y a la Unión Soviética asumió proporciones mucho mayores, pero no se llevó nunca a cabo con tanta rapidez ni en condiciones tan difíciles.

«Qui cito dat bis dat» (quien da pronto da dos veces) había escrito Churchill a Stalin los primeros días. Y este dicho podría servir de epitafio para los hombres que lograron llevar a puerto los convoyes árticos.



EL APARATO BELICO DE STALIN

Según Hitler, su guerra relámpago debía privar a la URSS de las industrias bélicas de importancia vital sitas en la Rusia occidental, haciendo "desmoronarse toda la estructura podrida del Estado soviético". El cálculo fue uno de los errores históricos más descomunales. Una vez contenida la ofensiva alemana y cuando se reorganizaron las industrias soviéticas apresuradamente evacuadas, las fuerzas combatientes se encontraron mejor provistas que antes, porque la producción de carros de combate, cañones y aviones fue aumentando constantemente, y las cifras y los gráficos en continua ascensión eran el preanuncio de la inevitable derrota de la "Wehrmacht" en una guerra de larga duración.

G. S. Kravcenko, coronel

Desde el primer día del ataque alemán, la Unión Soviética comenzó a elaborar su propia estrategia económica y militar, pero sus planes diferían de los de Alemania porque se calculaban para una guerra de larga duración, mientras que los alemanes se basaban en la *Blitzkrieg*.

La Unión Soviética debió resolver dos grandes problemas en condiciones dificilísimas: convertir la economía nacional en una producción militar y evacuar las industrias de interés fundamental desde la larga línea del frente a las regiones orientales, superando una distancia de tres o cuatro mil kilómetros. Fue una empresa ardua de enormes proporciones, única en su género en toda la historia bélica.

Desde el día de su comienzo el Gobierno soviético movilizó a los pueblos de la URSS para que transformasen todo el país en un campamento y el *Presidium* del Soviet Supremo publicó un decreto *«sobre la "situación militar»*, en el que se definían a grandes líneas las medidas para la transformación de la economía nacional. El 23 de junio de 1941 entraron en vigor en todo el país los planes para la producción de guerra. El 24 de junio se constituyó el Consejo para la evacuación, el 30 se organizó la comisión estatal para la Defensa (GKO), presidida por Stalin.

Los comisarios para los armamentos, las municiones y la Aviación se habían instituido incluso antes del comienzo de la guerra, y entre los sectores económicos se estaban desarrollando contactos más estrechos para la nueva producción.

Uno de los problemas era el de procurar a la industria, y especialmente a la bélica, los operarios. El problema se afrontó desde los primeros meses, mediante la reorganización a gran escala de la mano de obra apta para la producción en serie, junto con el adiestramiento de nuevas fuerzas de trabajo, el incremento de las especializaciones y la preparación de nuevas levas de jóvenes operarios.

Se adoptaron también medidas extraordinarias, como la decretada el 26 de diciembre de 1941, que destacaba, por períodos limitados de servicio, obreros y empleados a las industrias de interés militar. Más tarde toda la población civil válida –los hombres desde los 18 a los 55 años y las mujeres desde los 16 a los 45– se movilizó para trabajar en la producción bélica y en las construcciones de guerra. Se invitó a los operarios calificados y ya jubilados a reemprender sus actividades en los establecimientos que trabajaban para el Ejército y el 28 de julio de 1941 se publicó la decisión relativa al «mantenimiento de las pensiones a los trabajadores jubilados que han reemprendido sus actividades». Según la decisión tomada por el *Presidium* del Soviet Supremo se conservaba íntegramente la pensión, cualquiera que fuese el importe del nuevo salario.

Entre las medidas excepcionales que trataban de asegurar a la industria de guerra un mayor número de brazos recordamos el decreto de 28 de junio de 1941 sobre el «horario de trabajo de los dependientes de las fábricas y talleres en tiempo de guerra», estableciendo que los directores de todos los establecimientos y fábricas, servicios de transporte, empresas agrícolas y empresas comerciales quedaban autorizados para introducir el trabajo extraordinario a condición de no sobrepasar un máximo de tres horas por día, a fin de aumentar la producción hasta un 20-25 % sin necesidad de contratar más personal.

La elaboración de la estrategia económico-militar implicó cambios estructurales en la renta nacional y en el presupuesto del Estado y la redistribución de las finanzas en base a las necesidades bélicas, según un plan dispuesto con anterioridad y centralizado. Por ejemplo, el fondo para el consumo personal de la población que en 1940 absorbía el 74 por ciento del presupuesto, se redujo en 1942 al 67 por ciento; el fondo de reserva sufrió un corte que lo reducía del 19 al 4 por ciento, mientras los gastos militares –excluido el consumo individual del personal bajo las armas– subieron del 7 al 29 por ciento. La cifra total de los gastos militares correspondía al 29 por ciento del presupuesto en 1941 y al 57 por ciento en 1942 (sobre la base de los precios de 1940).

Rígido desarrollo de la economía militar

El primer plan económico-militar que entró en vigor el 30 de junio de 1941 y se limitaba al tercer trimestre del mismo año, indicaba los medios para adaptar la reestructuración de la economía nacional a los fines de las necesidades bélicas así como del incremento inmediato de la producción de armamentos y equipos militares.

Poco después, el 16 de agosto de 1941, el Gobierno elaboró y adoptó el plan económico-militar para el cuarto trimestre del año y para 1942; plan que preveía

la evacuación de las industrias fundamentales a la parte oriental del país y una reconstrucción económico-militar a gran escala en las regiones del Volga, los Urales, Siberia occidental, Kazakistán y Asia central; un amplio programa de desarrollo para todos los sectores de la economía militar y, sobre todo, un rápido impulso a la producción de armamento y equipo para las Fuerzas Armadas.

La evacuación tuvo proporciones gigantescas. Algunos comisariados industriales debieron trasladar sus establecimientos casi por completo y para el transporte cotidiano de los materiales se necesitaron miles y miles de vagones ferroviarios.

En el período julio-noviembre se evacuaron al Este 1503 empresas industriales, de las que 1360 eran grandes: 667 establecimientos se trasladaron a los Urales, 226 a la zona del Volga, 224 a Siberia occidental, 78 a Siberia oriental y 300 a Kazakistán y Asia central.

Durante la segunda mitad de 1941, en la operación de traslado, se empleó un total de millón y medio de vagones de ferrocarril.

Entre el 22 de junio y diciembre la *Luftwaffe* realizó 5939 incursiones contra las vías de comunicación en la proximidad de la línea del frente, arrojando 46.000 bombas pesadas, y atacó objetivos de importancia económica, muchos de los cuales ya habían sido designados para su evacuación.

Algunos ejemplos nos servirán para ilustrar el modo en que se realizó. El traslado de la fábrica de Novo Kramatorsk, que tenía una dotación de máquinas de incalculable valor, se desarrolló del 12 de septiembre al 21 de octubre de 1941. A pesar de los violentísimos bombardeos del enemigo, 1276 máquinas-herramienta de un total de 1541, y 1752 motores –poco menos del total– se alejaron en condiciones análogas a las de un combate en el frente, bajo los continuos ataques alemanes. El establecimiento de Dnieprospetsstal evacuó todo su complejo de laminadores y las instalaciones de la sección de forja, que comprendía 16 potentes martillos –pilones neumáticos, junto con los equipos de la sección de fundición número 2, mientras los de la sección número 1, que habían resultado dañados irreparablemente, se dejaron en el lugar.

Como es natural, no siempre se desarrolló felizmente la evacuación de las industrias y a veces una parte de los productos acabados tuvo que ser abandonada. Otras fábricas cayeron casi intactas en manos del enemigo y muchos trenes que transportaban equipos industriales fueron interceptados o destruidos.

Durante estas difíciles semanas el frente sufrió terriblemente por la carencia de medios, en particular municiones, y cualquier retardo en la reactivación de los establecimientos evacuados a las nuevas localidades era un golpe mortal para el Ejército ruso, que combatía hasta la última gota de sangre.

El pueblo soviético lo comprendía demasiado bien y todos –operarios, empleados, ingenieros y técnicos– trabajaron heroicamente, demostrando un admirable espíritu de iniciativa. Citemos un ejemplo: antes de la guerra la construcción de un alto horno en una región meridional del país había requerido dos años y medio, mientras que ahora los altos hornos 5 y 6 de las acerías Magnitogorsk se construyeron en ocho meses y el de Chusovaia en siete.

En octubre de 1941 el establecimiento n.° 183 Engels, de Zaporozhe, para la producción de carros de combate estaba todavía en actividad en su localidad de origen. En noviembre se transfirió a una lejana región oriental, en diciembre ya había reemprendido la actividad y proveía al frente de más material del que había suministrado anteriormente.

Durante el primer año de guerra en las regiones orientales se inició la construcción de numerosos altos hornos, así como muchas docenas de hornos Martin-Siemens y de hornos eléctricos, un gran número de laminadores e instalaciones de producción de coque, minas de carbón, fábricas de máquinas-herramienta y centrales eléctricas.

El rápido incremento de la producción

Hacia mediados de 1942 se podía considerar prácticamente ultimada la reorganización militar de la industria. La producción industrial total de los Urales aumentó en 1942 un 180 por ciento respecto a la de 1940; 140 por ciento en Siberia occidental; 200 por ciento en la zona del Volga...

Naturalmente, el más apretado fue el ritmo de desarrollo de la industria bélica. En 1942 la producción de los medios destinados a las Fuerzas Armadas aumentó en los Urales cinco veces sobre la de 1940, en la zona del Volga el aumento fue de 9 y en Siberia occidental de 27 veces.

La producción de aviones, carros de combate, artillería y municiones en las regiones orientales había pasado del 18,5 % del total de la producción nacional al 76 % durante el período comprendido entre junio de 1941 y julio de 1942.

La verdadera batalla entre los Urales y el Ruhr comenzó sólo tras la reconstrucción, esencialmente en las regiones orientales, de una bien organizada economía bélica. Tuvo lugar entonces el comienzo de la lucha para mejorar cualitativamente el equipo militar, los armamentos, las municiones, las instalaciones técnicas, para incrementar el rendimiento del trabajo, para rebajar el coste de producción y para proveer al combatiente del mayor número posible de medios. En sólo 1942 se adiestraron 4.400.000 operarios cualificados.

Las mujeres, que habían ocupado el puesto de los maridos y de los hermanos, participaron de forma importante en la producción. El número de las empleadas en conducir máquinas de vapor aumentó del 6 % en los comienzos de 1941 al 33 % hacia finales de 1942; las empleadas en las forjas y las prensas pasaron del 11 al 50 %; las que accionaban los compresores del 27 al 44 %.

Fue también un período duro para los muy jóvenes. Eran numerosos los adolescentes que trabajaban en los establecimientos y en las fábricas, y la heroica fatiga de mujeres y muchachos durante la guerra tuvo sin lugar a dudas un peso notable en el desarrollo de la economía militar soviética.

A pesar de las enormes dificultades, el problema de reclutar obreros especializados para la industria de guerra se había resuelto en sus partes esenciales durante el primer período del conflicto, lo que hizo posible resolver otros problemas urgentes relativos a la producción con fines militares, que, a diferencia de la producción general de la industria pesada, conoció poquísimas paradas. Los pocos retrocesos temporales que se habían verificado fueron superados casi todos ya a fines de 1941.

El incremento de la producción de armas, carros de combate y aviones

La producción de los carros de combate se había concentrado sobre todo en dos tipos muy nuevos: los pesados *KV* y los carros de combate medios *T–34*, mejores, en sus características de empleo, que los tipos análogos alemanes.

En 1941 afirmaban los técnicos germanos: «En la actualidad el mejor carro de combate es el *T–34*». De la misma opinión era el general Guderian.

Así, la industria soviética para la producción de carros de combate era superior a la producción media de la época. Y no sorprende que obtuviese grandes éxitos económicos en poco tiempo, ni que en 1942 la producción aumentase en un 38 % sobre el año anterior. En 1942 el resultado del ahorro se tradujo en la producción de 9548 carros de combate de un tipo equivalente al *T–34*.

En la segunda mitad de 1941 se produjeron en total 4177 carros de combate, mientras que en la primera mitad de 1942 se produjeron 11.021 y esta cifra ilustra elocuentemente a qué ritmo había trabajado la industria que los producía durante la primera fase de la guerra. Fue una serie de éxitos que tuvieron evidentemente un peso determinante en la estrategia ofensiva del Ejército soviético. Así como durante la batalla por Moscú, en diciembre de 1941, se disponía sólo de pocas brigadas acorazadas y algunos batallones de carros de combate, en la campaña otoño-invierno de 1942 tomarían parte tres Ejércitos acorazados y 23 Cuerpos de Ejército entre autónomos y mecanizados.

Dado que la Aviación había sido una parte determinante durante la primera Guerra Mundial el Gobierno soviético atribuía una importancia prioritaria, igual a la de los carros de combate, a la moderna industria aeronáutica.

Su producción se vio dificultada por el hecho de que más de cuatro quintas partes de todas sus fábricas tuvieron que trasladarse al Este. Por ello, el número de aparatos producidos durante el último trimestre de 1941 fue inferior a la mitad de los producidos en el trimestre anterior; pero la situación experimentó un cambio radical a comienzos de 1942, registrándose desde entonces un ascenso constante.

La industria aeronáutica soviética, gracias a la ayuda de científicos y proyectistas de valía, comenzó, ya durante el primer año de guerra, la producción de 14 nuevos tipos de aparatos y de 10 tipos nuevos de motor.

Una empresa notable para aquel tiempo fue la producción en serie del magnífico *Il–2*, un aparato acorazado que no tenía competidor en todo el mundo. Por algo los pilotos soviéticos lo llamaban «el aeroplano de oro» y los alemanes «la muerte negra».

La industria aeronáutica estaba bien equipada y en todas las fábricas en que se producían aviones y motores estaban instaladas numerosas líneas de transportadores, lo que explica las considerables ventajas económicas obtenidas en poco tiempo y la producción de un número muy elevado de aeroplanos.

La productividad del trabajo aumentó en un 30 % en todas las fábricas de la comisaría para la industria aeronáutica, mientras que el coste de los aparatos se redujo en un 20,5 %, con un ahorro financiero que equivalía a una producción suplementaria de 15.200 cazas *La-5*; la producción media mensual pasó de 1750 aparatos en la segunda mitad de 1941 a 2260 en 1942.

Los resultados obtenidos por la industria aeronáutica invirtieron la relación de las fuerzas aéreas en favor de los soviéticos. Los mismos generales alemanes se vieron obligados a reconocerlo: K. Tippelskirch escribió que «después de 1943 ya no fue posible quitarle al enemigo el dominio absoluto del cielo en los sectores en que se efectuaban las operaciones militares».

No era menor el interés que dedicaba el Gobierno a la producción de Artillería fabricándola en todos los tipos: de campaña, para carros de combate, contracarros, antiaérea, y cañones de pequeñas dimensiones para aviones, etc.: el calibre era de 25, 37, 45, 57, 76, 85, 107, 122, 152, 203 y 210. Se producían todos los calibres necesarios de morteros, lanzacohetes y numerosos tipos de ametralladoras y armas portátiles; pero el lugar preponderante entre los cañones le correspondía al famoso cañón de campaña de 76 mm.

La producción de artillería se distinguió de las demás ramas de la industria bélica, y en especial de la aeronáutica, porque comenzó a expansionarse desde la primera semana de guerra y no sufrió retrocesos serios. La transformación y el traslado de las fábricas no afectó de forma sensible a la tasa de producción. Lo indican explícitamente los datos que reproducimos: 2200 cañones producidos en junio de 1941; 6100 en septiembre; sólo 4800 en noviembre; 6300 en diciembre. Después de esta fecha la producción aumentó considerable.

En poco tiempo consiguió alcanzar niveles muy altos: en la segunda mitad de 1941 se fabricaron 31.000 cañones (el triple de los producidos durante los primeros seis meses del mismo año); en la primera mitad de 1942 el número ascendió a 53.000.

El aumento de la productividad y la disminución de los costes desempeñaron un papel determinante tanto en éste como en los otros sectores de la industria de guerra. También aquí hablan las cifras: sólo en 1942 la productividad de todas las empresas que dependían de la comisaría para armamentos aumentó en el 15 % respecto al año anterior y los costos de producción se redujeron en el 22,2 %.

Carro *Valentine* puesto fuera de combate durante las operaciones en Ucrania. En septiembre de 1941 comenzaron a afluir los primeros abastecimientos británicos a Rusia, aunque en medida inadecuada para satisfacer las exigencias del Ejército ruso. *(Sado - Opera Mundi)*





Cadena de montaje de aviones soviéticos *Pe-2*. La producción bélica soviética pasó, en el periodo comprendido entre junio de 1941 a junio de 1942, del 18,5 por ciento al 76 por ciento de la producción total nacional. *(Novosti Press Agency)*

Los morteros fueron un arma muy importante en la segunda Guerra Mundial: en efecto, constituían el 30-40 % de la artillería convencional de todos los Ejércitos. Los alemanes los emplearon en gran número durante la primera fase de la contienda. Y de las estadísticas sanitarias militares internacionales, así como de los datos de los hospitales de campaña soviéticos, se desprende que más de un tercio de las heridas se debían a cascotes de bombas de mortero.

Las primeras grandes batallas del frente germano-soviético demostraron claramente la necesidad de montar una potente industria para la producción de morteros, y con esta finalidad se instituyó una comisaría especial.

A principios de la guerra en la URSS se producían cuatro tipos: morteros de compañía de 50 mm; morteros de batallón de 82 mm; morteros portátiles de montaña de 107 mm; y morteros de regimiento de 120 mm. Eran armas de calidad excelente, pero la producción hubo de afrontar inmediatamente dificultades gravísimas, pues en el otoño de 1941 las instalaciones «Karl Liebknecht» de Dniepropetrovsk (el mayor centro de producción de morteros) se encontró en la zona ocupada por los alemanes y tuvo que pasar bastante tiempo antes de que pudiera ponerse en funcionamiento una fábrica análoga. No obstante, la producción media de 1942 fue superior a la de 1941, aumentando en 149 % para los morteros de 50 mm, en 213 % para los morteros de 82 mm, en 447 % para los morteros de 120 mm, con un total de 231.955 armas, aproximadamente. Mientras la producción alemana había aumentado en un 150 % (en lo referente a morteros) la soviética había efectuado un salto de 360 % (los porcentajes se refieren a 1942 respecto a 1941).

En 1942 la URSS había producido 24.700 carros de combate, 25.400 aviones y 127.000 piezas de artillería y morteros de todos los calibres, mientras que Alemania había producido en el mismo período 9300 carros de combate, 14.700 aviones y 12.000 piezas de artillería (de calibre superior a los 75 mm).

Por consiguiente, en 1942, que fue el año más crítico para la URSS, la producción soviética de aeroplanos y de carros de combate superó a la alemana respectivamente en el 340 y el 580 % por millones de toneladas de acero y en el 330 y el 560 % por cada millón de kilovatios/hora.

La necesidad de una movilización total

Todo esto demuestra que el volumen de los equipos militares, de los armamentos y de las municiones depende exclusivamente del tamaño de las bases de producción y de la disponibilidad de materiales estratégicos y de materias primas del país, sino también del sistema social, del modo en que está organizada la producción y de la capacidad del Estado para movilizar los recursos materiales y las fuerzas espirituales del pueblo para hacer frente a las necesidades impuestas por la guerra.

La sólida ligazón que unía la retaguardia con el frente se reveló, durante aquellos durísimos años, en la heroica laboriosidad del pueblo soviético. La nación hizo algo más que proporcionar las armas a los combatientes: los apoyó con sus nobles ideales y su patriotismo, preparada para dar todo lo que estaba en sus manos a fin de lograr la victoria.

En todo el país se organizó una campaña destinada a recoger fondos para proporcionar armas y equipo al Ejército ruso. La promovieron los cultivadores de los koljoses (granjas colectivas) de la región de Tambov, que recogieron en dos semanas 43 millones de rublos, ingresados en el fondo para la construcción de carros de combate. La noticia de esta iniciativa se difundió por el resto de la Unión Soviética, y obreros, empleados, agricultores, científicos, sacrificaron sus ahorros para ofrecer a las Fuerzas Armadas carros de combate, aviones, cañones y buques de guerra, y a veces las cantidades ofrecidas por los individuos fueron sorprendentemente grandes. Un agricultor de Saratov, un tal Feropont Golovatij, por citar un ejemplo entre muchos, contribuyó con 100.000 rublos a la construcción de un avión de combate.

Las aportaciones totales del pueblo trabajador ascendieron a 7000 millones de rublos para el fondo de defensa, recogidos en poco espacio de tiempo, y a 94.000 millones y medio durante todo el período de la guerra.

Miles de carros de combate y de aviones que participaban en las batallas llevaban en un costado la inscripción: «Los cultivadores de Tambov», «Los cultivadores de Moscú», «Los cultivadores de Riazán», los trabajadores de la región de Sverdlovsk, de Porm y de Coljabinsk constituyeron incluso el cuerpo de voluntarios carristas de los Urales, dotándolo de los carros de combate, cañones y morteros que habían construido trabajando gratuitamente horas extraordinarias, al margen de la cuota que cada uno tenía asignada y con el dinero recogido entre la población de los Urales.

La aportación financiera del pueblo en los años críticos desempeñó indiscutiblemente un papel importante en la movilización de la industria y de la producción de equipo militar y de armamentos.

Ciertos adversarios de la Unión Soviética intentan disminuir el significado de la rápida movilización industrial del país durante la primera fase de la guerra y del papel que desempeñó en el abastecimiento de los medios necesarios para el frente, exagerando la importancia de los envíos de material en base a la ley de «préstamos y arriendos» y a los acuerdos comerciales con los Estados Unidos y Gran Bretaña. Uno de ellos fue el general Westfal, que escribió: «Las aportaciones americanas ayudaron enormemente al gigante ruso a cubrir las pérdidas sufridas durante los primeros meses de la guerra, reforzando gradualmente el potencial bélico soviético. Puede afirmarse sin exageración que sin esta inmensa aportación americana las Fuerzas Armadas de la URSS difícilmente habrían estado en condiciones de pasar a la ofensiva en 1943». Otros muchos economistas e historiadores, con ideas preconcebidas en este sentido, se han hecho eco de sus palabras. Pero son afirmaciones equivocadas.

Los abastecimientos de material bélico de nuestros aliados fueron muy importantes y el pueblo soviético los recordará siempre con gratitud. Sin embargo, representaban un porcentaje relativamente bajo respecto a la producción nacional: cerca del 12 % en aviones, el 10 % en carros de combate, menos del 2 % en artillería y sólo el 1,5 % en vehículos.

Además, hay que recordar que en el período más duro de la guerra, cuando el segundo frente no se había abierto aún, por desgracia las primeras ayudas fueron muy escasas.

Es interesante observar que los economistas militares y los observadores más objetivos reconocen plenamente, en conjunto, el papel desempeñado por la economía militar soviética y por el Ejército ruso en el crítico 1942. Por ejemplo, Edward Stettinius, ex-ministro de Asuntos Exteriores estadounidense, escribió hablando de las Fuerzas Armadas soviéticas en 1942: «El pueblo americano no debería olvidar que en 1942 se encontró al borde de la catástrofe. Si el frente soviético no hubiera resistido el asalto, los alemanes habrían podido someter a Gran Bretaña, habrían podido asegurarse sólidas posiciones en África y posteriormente habrían podido establecer cabezas de puente en América latina».

Impresionado por las grandes victorias realizadas por la Unión Soviética en la retaguardia y en el frente, R. H. Bruce Lockhart llegó a la siguiente conclusión: «En aquel momento la URSS podía ya ganar la guerra, incluso sin nuestra ayuda».

Un examen objetivo de la movilización de la industria soviética en las difíciles condiciones creadas por la guerra y de los éxitos que supo conseguir es la prueba irrefutable de que el Ejército ruso había derrotado a las hordas nazifascistas en suelo ruso y destruido la leyenda de la invulnerabilidad de los ejércitos de Hitler durante el primer período de la guerra gracias a sus propios recursos económicos, a su poderosa industria bélica y al esfuerzo heroico de su pueblo.

La industria bélica soviética había superado ya las dificultades mayores en la primavera de 1942, cuando se acercaban los nuevos e importantes acontecimientos que se desarrollarían en el frente. El traslado de las fuerzas productivas más importantes desde las zonas amenazadas a las regiones orientales del país se había llevado a cabo casi por completo y una parte considerable de las instalaciones evacuadas estaba de nuevo en actividad.

Las industrias que en tiempos normales habían producido bienes de consumo trabajaban ahora para las necesidades del frente, aunque no se había terminado aún su reconstrucción y se preveía para ellas una nueva ola de traslados (verano y otoño de 1942).

Sin embargo, la evacuación de 1941 había tenido proporciones mucho más amplias. Antes de la campaña del verano de 1942 la economía militar soviética ya había empezado a producir armamento y municiones y el volumen aumentaba constantemente. Esta realidad tuvo una importancia incalculable en la lucha que se desarrolló en el frente oriental cuando la *Wehrmacht* pasó de nuevo a la ofensiva.

G. S. KRAVCENKO, CORONEL

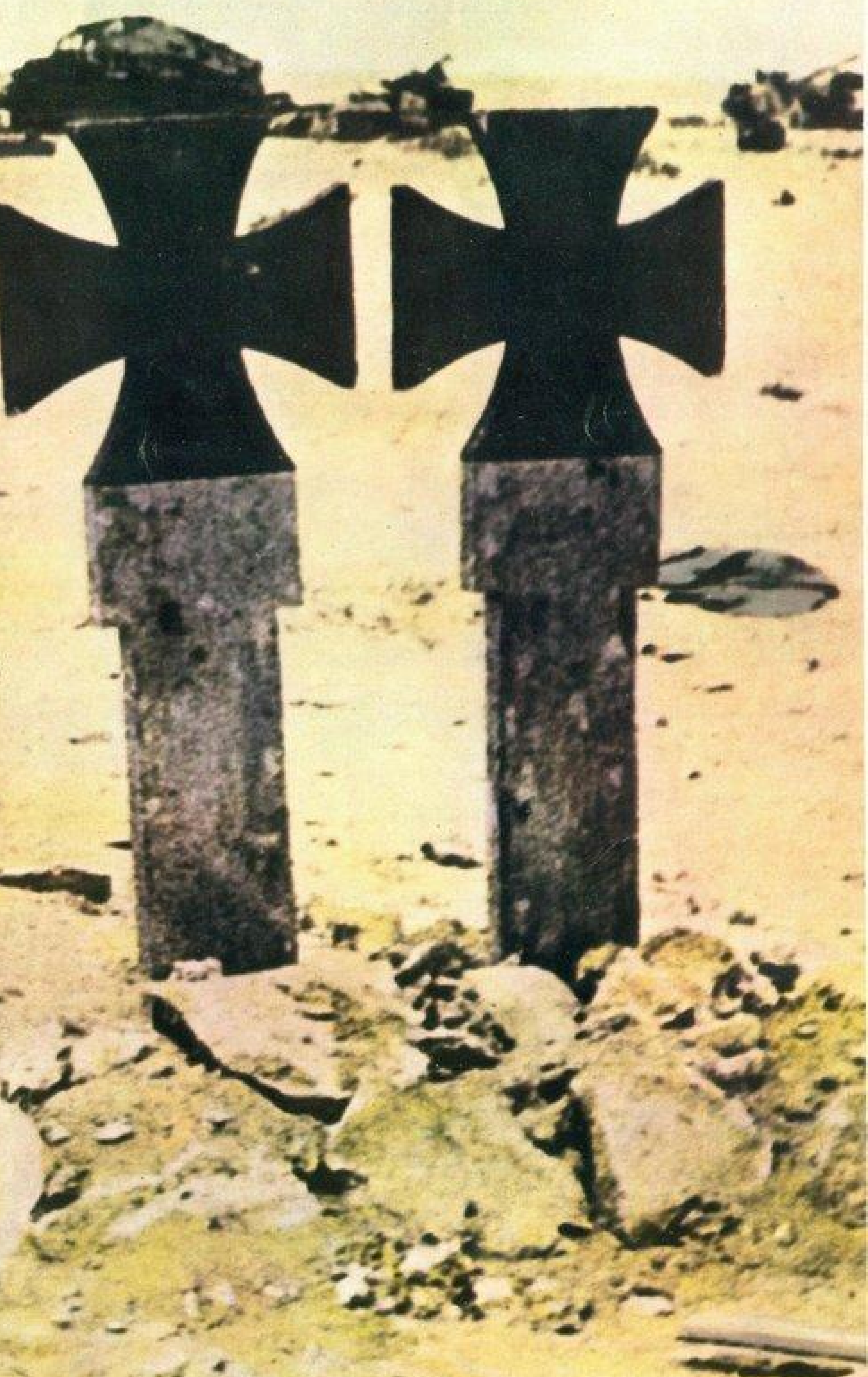
Licenciado en Ciencias Económicas, es un especialista en el campo de la economía militar. Nació en 1906 y es autor de unos sesenta libros, en su mayoría de tema económico-militar; entre ellos recordaremos *La economía militar soviética en 1941-45*. Ha escrito también numerosos artículos, entre los que destacan: *La base económica de la victoria de la Unión Soviética en la gran guerra patriótica; La interdependencia de la producción civil y militar bajo el capitalismo; Teoría y praxis de la economía militar capitalista moderna*. En 1942 el doctor Kravcenko resultó gravemente herido en el frente. Actualmente es profesor de Economía en la Academia Militar de Ingenieros «F. Dzerzinskij».

Desierto libio, junio - julio de 1942

EL - ALAMEIN
LA BATALLA QUE SALVO A EL CAIRO
ACTO PRIMERO

Eric Dorman O'Gowan,
general de división

**El día 25 de junio de 1942, el general Auchinleck asumió el mando de las operaciones, poniéndose al frente de un Ejército 8 derrotado y desmoralizado y en pleno repliegue.
Y, sin embargo, cuatro semanas después lograba detener el avance alemán en Egipto, destruía las unidades acorazadas de Rommel y desbarataba el plan del Eje, que preveía la invasión de Malta.
Desde entonces se creó la leyenda de un Ejército 8 que combatía detrás de una "línea de El-Alamein", que iba desde el mar a la depresión de El-Qattara.
El autor de este artículo, que a la sazón era segundo jefe del Estado Mayor General de Auchinleck, revela la realidad de los hechos, describiendo la batalla que el comandante británico, al no disponer de fuerzas suficientes para una defensa estática, combatió en campo abierto, canalizando los ataques alemanes en zonas determinadas y venciéndolos con las escasas fuerzas que podía oponer al enemigo.
"Auchinleck tomó la iniciativa –son palabras de Rommel– y dirigió las operaciones con decisión y con un valor admirable". Después de El-Alamein, a Rommel no le quedó más alternativa que la retirada.**



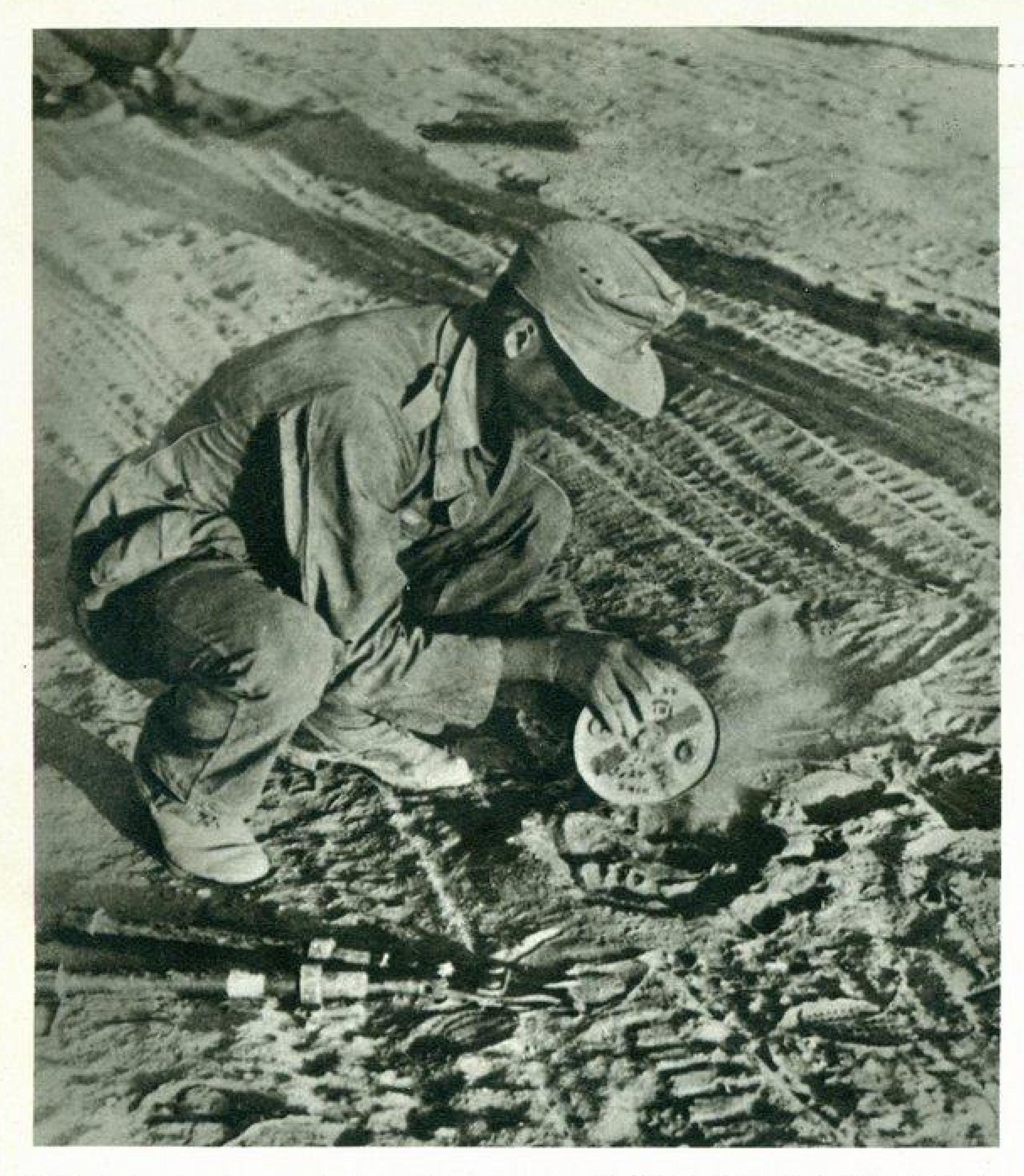
de la ciudad y preparar la evacuación de determinados grupos de paisanos y militares sin suscitar alarmas injustificadas. Se examinó también la conveniencia de trasladar a Palestina el Mando superior. Otra medida que se debía tomar, aunque no se trataba de adoptar la táctica de la «tierra quemada», era la demolición de las instalaciones útiles, potencialmente valiosas para el enemigo, lo cual no era una labor fácil.

En las primeras horas del 29 de junio, Rommel ordenó que la División Ligera 90 se dirigiese hacia el Este, en dirección a Manaqir el-Dab'a, y que la siguiesen las fuerzas italianas agregadas. Por parte británica, la División Acorazada 1, situada al sur de Fuka, hacía cuanto podía para reagrupar a los dispersos elementos del Cuerpo de Ejército X, que lograron escapar en las proximidades de Fuka. La División neozelandesa se estaba abriendo un paso en Bab el-Qattara; más al Sur, aislada en el reducto inacabado y desprovisto de agua de Naqb Abu Dweis, se encontraba, a la expectativa, la Brigada 5 hindú. En torno a El-Alamein, el Cuerpo de Ejército XXX había sido reforzado con la División 1 sudafricana y con la Brigada de infantería 18 hindú, que acababan de llegar de Irak. Con estas reducidas fuerzas (sólo dos divisiones de infantería y una división acorazada) Auchinleck se preparó para «ocupar» la que ha pasado absurdamente a la historia con el nombre de «línea de El-Alamein». El frente que había que defender tenía más de 48 km de longitud, y de las dos direcciones principales de avance, que el enemigo podía escoger a su gusto, una se encontraba en el extremo septentrional, a lo largo de la costa, y la otra en el extremo meridional, y, por la «pista Barrel», conducía al Uadi el-Natrum y a El Cairo.

Auchinleck ordenó que el Cuerpo de Ejército XXX, al mando del general Norrie, defendiese la carretera costera, incorporando todas las unidades de la División 50 y de la División 10 hindú que estuviesen en condiciones de tomar parte en una acción. La División Acorazada 1 se establecería al sur de El-Alamein, mientras el Cuerpo de Ejército XIII, del general Gott, debía defender la carretera meridional y estar también preparado para intervenir en apoyo del Cuerpo de Ejército XXX si éste era el primero en ser atacado. La rapidez de los movimientos compensaría la falta de fuerzas entre las dos posiciones defensivas.

En el frente del Cuerpo de Ejército XXX se destacó a la División 1 africana para que guarneciese el verdadero reducto de El-Alamein, una posición defensiva incompleta, muy similar a Tobruk, pero a escala reducida, y situada de espaldas al mar. Alrededor se extendía un semicírculo de 24 km de arco, que iba desde la carretera costera hasta la línea ferroviaria y en el que se esparcían compañías y secciones intercaladas. Muchas de las obras de fortificación estaban aún sin terminar, especialmente las alambradas y los campos de minas. El punto débil de este reducto, además de sus dimensiones, era la facilidad con que el enemigo lo podía envolver y aislar si emprendía un movimiento hacia el Sur, cortando la carretera al este de la localidad. Para evitar que los alemanes efectuasen un intento de este tipo, el general Norrie estableció una posición a unos 11 km al sur de Deir el-Shein, a la que guarneció con la Brigada de infantería 18 hindú. En cuanto a artillería, disponía de los Regimientos de campaña 97 y 121 y de una batería contracarros de la infantería, con piezas de 57 mm. El terreno era rocoso y escaseaban las alambradas y las minas contracarros; y también esta posición se podía envolver fácilmente.

Auchinleck se preocupó de manera especial por el nuevo despliegue de la División 1 sudafricana, jugando sus cartas sobre la suposición de que Rommel envolvería El-Alamein en vez de malgastar energía en un asalto directo. Los sudafricanos, reducidos a unos 3000 hombres por las exigencias de la motorización, dejarían en el interior del reducto la Brigada de infantería motorizada 3, a la que se le había confiado la misión de



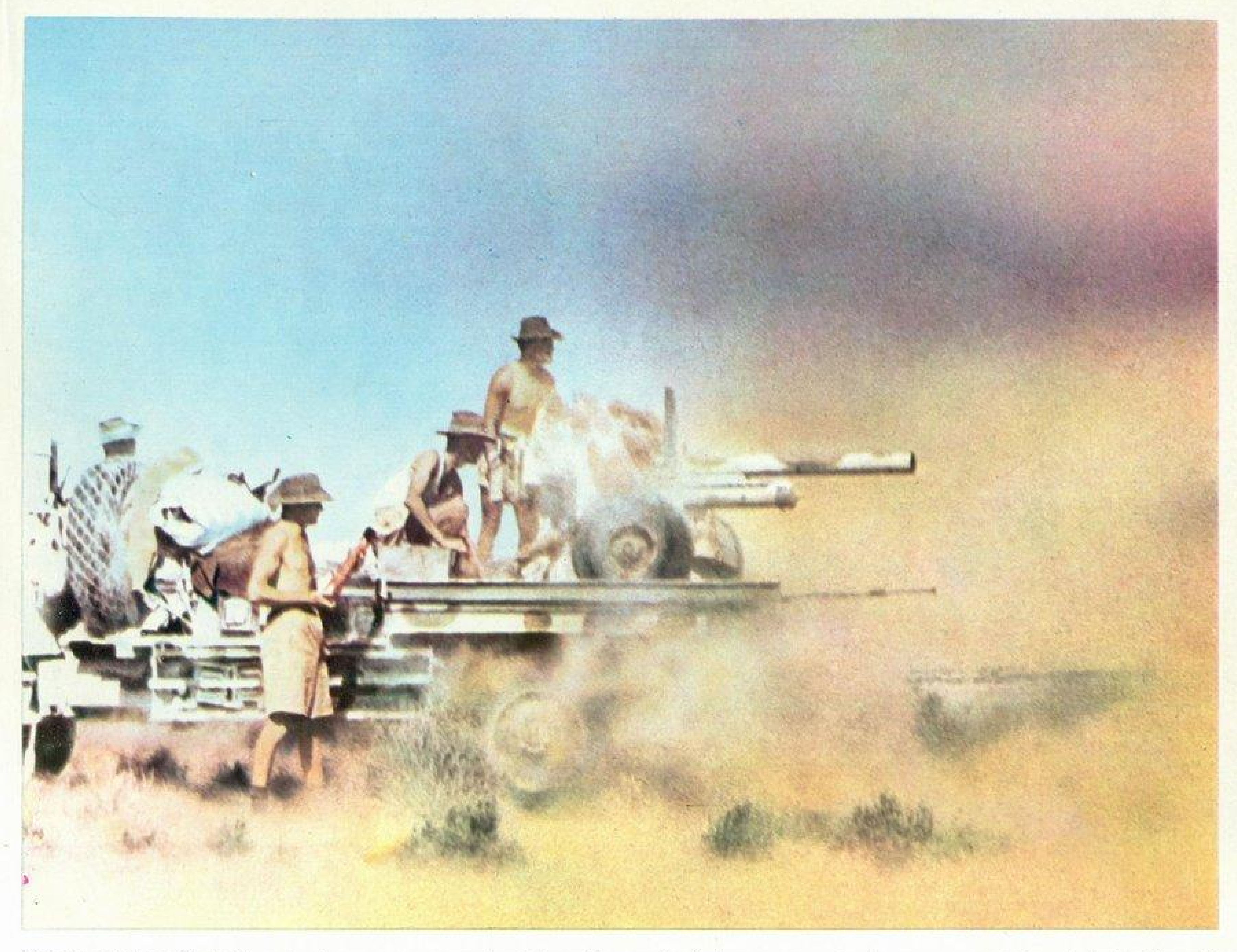
Soldado de ingenieros alemán desactivando una mina contracarros inglesa recuperada durante la operación de limpieza en una pista de gran tráfico en el desierto. *(Ullstein)*

El general Auchinleck asumió el mando del Ejército 8 el 25 de junio, víspera del ataque de Rommel contra la posición de Marsa Matruh, añadiendo así a sus responsabilidades de comandante en jefe de Oriente Medio la incertidumbre y los peligros de una retirada efectuada mientras se luchaba contra un enemigo en condiciones de superioridad. El Ejército 8, o, mejor dicho, lo que quedaba de él, continuó retirándose durante otras 72 horas, replegándose hacia el Este, hacia el delta del Nilo, mientras las columnas acorazadas alemanas le perseguían a corta distancia. La tarde del 28 de junio, las vanguardias alemanas llegaron a Fuka, cansadas pero animadas por una moral muy alta: la próxima y más importante posición británica se encontraba en El-Alamein, un conjunto de defensas parcialmente preparadas de antemano y con una guarnición reducida. Entre Fuka y El-Alamein se encontraban los supervivientes de Marsa Matruh, que se retiraban desordenadamente, tratando de llegar a aquel puerto de salvación que (si bien provisional) representaban sus defensas.

Aquella misma tarde Auchinleck envió a Londres un informe detallado de la situación, así como un plan que esbozaba posibilidades muy desfavorables y en el que admitía la notable superioridad del enemigo en cuanto a medios acorazados y al que atribuía la intención de ocupar la zona del Delta. La conquista de Alejandría facilitaría a Rommel el problema de los abastecimientos, que era uno de los factores esenciales, por lo que era absolutamente necesario detenerlo. El Ejército 8 opondría la mayor resistencia posible en el frente de Fuka, y luego en el de El-Alamein, siempre que no fuese inmovilizado en el terreno y desbordado: y éste era precisamente el peligro mayor, pues ya se habían producido infiltraciones enemigas en el «frente» de Fuka.

El día 28 de junio muy pocos habrían apostado por el Ejército 8 y por sus posibilidades de detener a Rommel; pero Auchinleck estaba resuelto a poner en práctica su primitivo plan de empeñarse allí en una batalla decisiva mientras hubiera esperanzas racionales de conseguir un resultado favorable. Desde luego, El-Alamein no iba a ser el último reducto en Oriente Medio; pero, de todas maneras, parecía inevitable una resistencia encarnizada en este sector, pues la División 9 australiana, procedente de Siria, no podría llegar a Alejandría hasta el 1 de julio, y si el Cuerpo de Ejército XXX no conseguía resistir en El-Alamein, sería imposible organizar la defensa de la ciudad antes de esta fecha.

Otras muchas cosas dependían de otros factores, como, por ejemplo, el mantenimiento de la seguridad interna de Egipto y el apoyo de su Gobierno y de su Ejército. También había que crear y guarnecer sistemas defensivos que protegieran Alejandría, el Uadi el-Natrun y Mena; asimismo, para impedir el embotellamiento de El Cairo, sería preciso disponer dos puentes de barcas al sur



Batería contracarros con sirvientes rhodesianos disparando en el desierto. Sus cañones de 6 libras (57 mm) podían abrir fuego desde los camiones que los transportaban. De esta manera les era posible intervenir con prontitud y eludir la reacción de los carros enemigos. (Imperial War Museum)

defender el lado occidental; los otros dos grupos de brigadas, también motorizados, tomaron posiciones en el sector Sur, fuera del reducto, junto con las respectivas unidades de artillería. La Brigada 1 se estableció en la vertiente septentrional del talud Ruweisat, a unos 8 km al sur del perímetro y a otros tantos al sudoeste de la Brigada 2. Gracias a esta disposición, cualquier maniobra del enemigo para envolverlos encontraría una defensa en profundidad entre Deir el-Shein y Alam el-Onsol, apoyada por el fuego de barrera de El-Alamein. Por otra parte, si el enemigo se acercaba efectuando una conversión al Norte, se expondría al tiro concéntrico desde todos estos puntos.

Para el Ejército 8, acostumbrado a la táctica de los reductos, este tipo de despliegue representaba una innovación revolucionaria; pero para Auchinleck y Dorman-Smith, a quien el comandante en jefe había confiado el doble cometido de jefe de operaciones y jefe de Estado Mayor, se trataba simplemente de una necesaria adecuación a las circunstancias.

Durante el primer semestre de 1942, la superioridad alemana en carros de combate y en artillería contracarros impuso graves limitaciones tácticas. Las unidades de infantería británicas no disponían de adecuadas armas contracarros en aquellos puntos donde faltaba la protección de los campos de minas, y además estaban excesivamente expuestas al peligro de envolvimiento. Teóricamente, las divisiones acorazadas inglesas debían estar en condiciones de eliminar esta amenaza rechazando los ataques de las unidades móviles y acorazadas del enemigo; pero lo cierto es que no lo estaban. Por añadidura, los carros *Crusader* eran muy poco seguros en su aspecto mecánico y se incendiaban muy fácilmente. La infantería y las fuerzas acorazadas británicas sólo pudieron combatir en régimen de igualdad con el enemigo cuando llegaron los carros americanos *Grant* y los cañones contracarros de 57 mm.

Los británicos contaban en su haber con la artillería de campaña, bien dirigida y eficiente; pero disponían de pocas piezas, y buena parte de ellas se empleaba contra los carros de combate, es decir, en una función que no era la suya específica.

La tarde del 29 de junio, la División Ligera 90 llegó a Sidi Abd-el Rahman y el DAK se detuvo en las proximidades de El-Quseir. El Cuerpo de Ejército XX italiano se encontraba más al Oeste, y el XXI y el X estaban en la carretera costera, entre Manaqir el-Dab'a y Marsa Matruh. Con este despliegue, Rommel podía elegir la dirección de avance, pues podía apuntar tanto hacia El Cairo como hacia Alejandría.

La mañana del 30 de junio, la División Acorazada 1 británica y la Brigada Motorizada 7 efectuaron un movimiento al sudoeste de Manaqir el-Dab'a, interponiéndose entre las fuerzas italianas, situadas a lo largo de la carretera costera, y el DAK, que se hallaba al Sudeste. La Brigada Motorizada 7, fiel a su espíritu combativo, no sólo contuvo el choque del Cuerpo de Ejército XX italiano, sino que consiguió también tender una emboscada en la carretera, al oeste de Manaqir el-Dab'a a una columna enemiga.

Más tarde, las fuerzas acorazadas inglesas se enfrentaron, al sur de Manaqir el-Dab'a, a la División *Littorio*, y poco después se encontraron de nuevo en contacto con una parte del Cuerpo Acorazado XXI enemigo (muy sorprendido al verse atacado por el Oeste, donde debían encontrarse fuerzas amigas); pero la acción se vio interrumpida por una violenta tormenta de arena. Al caer la oscuridad, la Brigada Acorazada 4 se detuvo en Tell el-Aqqaqir, en medio de las posiciones enemigas, y la Brigada Acorazada 22 se trasladó al sur de las defensas de El-Alamein para concederse un descanso. La división disponía de unos 36 carros *Grant*, 60 *Stuart*, 12 *Valentine* y 8 *Crusader*.

La primera «orden del día» de Auchinleck no causó gran impresión entre los comandantes de mayor graduación: «El enemigo está efectuando su último esfuerzo y nos considera un Ejército deshecho... espera conquistar Egipto con un *bluff*. Os corresponde a vosotros demostrar que está en un error». Pero, las continuas derrotas anulan la voluntad de resistencia. Gott estaba preocupado por una comunicación que le había enviado el general Corbett, en la que parecía sobreentenderse que «la peor eventualidad» prevista por Wavell se estaba haciendo realidad y que probablemente Egipto acabaría por ser abandonado; incauta-

mente pasó la errónea información al comandante de la división neozelandesa añadiendo (también esto era erróneo) que los demás, si querían, podían continuar combatiendo, pero los sudafricanos no pensaban luchar más.

Por su parte, el general Pienaar, comandante de las fuerzas sudafricanas, criticaba abiertamente la decisión de resistir al oeste del Nilo, y apoyaba su parecer el general francés De Larminat, quien afirmaba que la idea de Auchinleck, de oponerse al enemigo en esta parte del delta, era insensata. De lo que se deduce que otro de los grandes problemas que se le presentaban a Auchinleck a comienzos de julio era restablecer la confianza entre sus oficiales comandantes.

En cambio, la confianza en la victoria estaba muy afianzada en las filas de Rommel, pese a que el DAK ya sólo contaba con 55 carros de combate y 500 infantes y la División Ligera 90 con 1500. Disponían de 300 cañones, incluyendo algunos de 25 libras capturados a los ingleses, y 29 del calibre 88. Las fuerzas del XX, el X y el XXI Cuerpos italianos ascendían, en total, a 5500 infantes, 30 carros de combate y 200 cañones, entre ellos también algunos de 88 mm. Sin embargo, a pesar de la exigüidad de esta fuerza operativa, Rommel tenía la intención de barrer lo que él consideraba, erróneamente, los restos maltrechos del Cuerpo de Ejército X británico. Según sus cálculos, la infantería y los medios acorazados del Cuerpo de Ejército XIII, que representaban el grueso de las fuerzas del Ejército 8, defendían la carretera de El Cairo, a unos 24 km más al sur del punto donde él pensaba lanzar el ataque contra El-Alamein, y la amenaza que representaba el movimiento del DAK hacia El-Quseir bloquearía en el Sur a las fuerzas acorazadas británicas, que no tendrían tiempo para intervenir. Protegido por la oscuridad, el DAK avanzaría hacia Tell el-Aqqaqir y desde allí, al amanecer del día 1 de julio, continuaría hacia el Sur, cruzando el talud Alam Nayil con el fin de atacar la retaguardia del citado Cuerpo de Ejército XIII.

La División Ligera 90 efectuaría una acción tan brillante como la de Marsa Matruh: pasaría por el sur del reducto de El-Alamein y cortaría la carretera costera mucho más al este de dicha localidad. Mientras tanto, el Cuerpo de Ejército XXI italiano mantendría empeñado el reducto por el Oeste, y el Cuerpo de Ejército X envolvería y atacaría el otro reducto existente (así se suponía) en Deir el-Abyad. El Cuerpo de Ejército XX italiano debía cubrir los flancos. El comienzo de la operación se fijó para las 3 horas del 1 de julio, si bien Rommel había previsto la posibilidad de que el DAK entrase en acción algo más tarde.

Todo este plan se había establecido sin un previo reconocimiento y se basaba en la suposición errónea de que el enemigo opondría escasa resistencia, pues Rommel, como había dicho Auchinleck, consideraba entonces que su enemigo estaba prácticamente destruido.

En el transcurso del día 30 de junio, grupos de soldados británicos afluyeron sin cesar de Marsa Matruh, hasta que se reconstituyó el Cuerpo de Ejército X en sus tres quintos, aproximadamente. Sobre todo se reorganizaron las unidades de artillería que estaban aún en plena eficiencia de combate, y se redistribuyeron en «columnas de artillería». Sin embargo, no fue posible restablecer los contactos con el mando de la División Acorazada 1 antes del amanecer del 1 de julio, por lo que la batalla de El-Alamein comenzó sin la participación de sus carros de combate, con los que tanto habían contado los ingleses.

Rommel, siempre según la idea que se había forjado de la situación del enemigo, suponía que antes de la tarde del 1 de julio los restos de los defensores de El-Alamein serían envueltos y destruidos, y las vanguardias alemanas se encontrarían ya camino de Alejandría. Sabía que estaba exigiendo a sus soldados un esfuerzo supremo; pero también tenía la certidumbre de que sería el definitivo, y la conquista del Delta era un objetivo que lo justificaba plenamente.

Rommel lanza la «ofensiva final»

La División Ligera 90 comenzó a moverse a la hora establecida; pero se desplazó demasiado hacia el Norte, chocó contra las defensas y quedó inmovilizada en el terreno por el fuego de barrera enemigo. El DAK dejó la zona de reunión a las 6,45 (con unas cuatro horas de retraso), tras sufrir un duro bombardeo, y al llegar a Deir el-Abyad no encontró rastro del enemigo, a pesar de que la 15ª *Panzerdivision* había entablado combate hacia las 9 con la Brigada de infantería 18, que defendía Deir el-Shein. La 21ª *Panzerdivision* se desplazó hacia el nordeste de Deir el-Shein, y entonces el DAK se detuvo para explorar la zona y abastecerse de carburante.

Al mediodía, protegida por una tormenta de arena, la División Ligera 90 consiguió zafarse del enemigo y reemprendió el intento de envolvimiento, hasta que, más al Este, cayó nuevamente bajo el fuego de la artillería pesada, de los morteros y de las ametralladoras del adversario. Obligada a detenerse, la infantería de asalto alemana empezó a dar señales de pánico. No obstante, aprovechando la cobertura que seguía ofreciendo la tormenta de arena, al mediodía el DAK atacó Deir el-Shein, penetró hacia las 13 en el perímetro defensivo y continuó combatiendo para deshacer la resistencia de la artillería y de los carros de combate.

Rommel, satisfecho y excitado por estos resultados, dio órdenes, en las primeras horas de la tarde, para que se iniciase la persecución. Mientras la División Ligera 90 y el Cuerpo de Ejército XXI italiano eliminaban las últimas bolsas de resistencia en El-Alamein, el Cuerpo de Ejército XX, formado a base de las Divisiones *Ariete* y *Trieste*, y la División *Littorio* se dirigieron, por El-Hammana, sobre El-Almiriya, que es la puerta de acceso a Alejandría.

Así, pues, la situación se estaba desarrollando como Auchinleck había previsto, y si la División Acorazada 1 hubiera estado preparada para entrar en acción, las fuerzas enfrentadas se habrían equilibrado. Pero en las primeras horas del día 1 de julio, la Brigada Acorazada 22, con 28 carros de combate, diez de ellos remolcados, se había trasladado al sudeste de Alam el-Onsol y la Brigada Acorazada 4, que abandonó Tell el-Aqqaqir al amanecer, como cediendo el paso al DAK, dio, por así decirlo, la señal para el comienzo del ataque contra El-Alamein a cargo de la División Ligera 90.

Esta división rechazó a las brigadas inglesas, obligándolas a retroceder hasta las arenas profundas de Alam el-Onsol, una verdadera trampa de la que los británicos salieron dificultosamente ya avanzada la tarde.

La tormenta de arena constituía un obstáculo para la defensa británica. Sabiendo que en Deir el-Shein los alemanes estaban atacando, el Cuerpo de Ejército XXX ordenó, hacia las 13,30 horas, a la División Acorazada 1 que acudiese en su ayuda con los 18 carros de combate de la Brigada 22. Sin embargo, como el regimiento de autoametralladoras de la División, que había salido en mi-

El 29 de junio de 1942 Auchinleck se dispuso a ocupar la «línea de El-Alamein», decidido a defenderla a toda costa. En esta fase, las fuerzas de que disponía y que estaban en condiciones de participar en la operación sumaban dos divisiones y una división acorazada, si bien esta última todavía en curso de organización. La batalla, iniciada con un ataque de las fuerzas de Rommel, fue una de las más fluidas de toda la guerra en el desierto. En efecto, Auchinleck, revolucionando la estrategia británica, había decidido sacar el máximo partido de la movilidad para compensar la exigüidad de sus fuerzas. Desde el principio, y previendo la clásica maniobra envolvente de Rommel, supo neutralizarla, rechazando las fuerzas del Eje e infligiéndoles graves pérdidas. Poco después Rommel desencadenaría una nueva ofensiva.



Pieza contracarro italiana en acción. Dada su escasa movilidad, las fuerzas italianas se destinaban a constituir pernos de maniobra de las unidades alemanas, que eran las que asestaban los golpes decisivos. (Ullstein)

sión de reconocimiento durante la tormenta de arena en dirección a Deir el-Shein, refirió que aquel sector estaba tranquilo, la Brigada Acorazada 22 permaneció inactiva en el talud Ruweisat.

Poco a poco el DAK acabó imponiéndose sobre los defensores de Deir el-Shein; pero la resistencia no cesó definitivamente hasta las seis de la tarde, y la 21ª *Panzerdivision* pagó la victoria con 18 de sus 55 carros de combate. A pesar de esta victoria, conseguida a tan alto precio en Deir el-Shein, la verdad era que la *Panzerarmee* había ganado muy poco terreno durante el primer día de combate.

La pérdida de Deir el-Shein por los ingleses se vio en parte compensada por el tiempo ganado por la División Acorazada 1, que ahora disponía de 38 *Grant*, 61 *Stuart*, 12 *Valentine*, 8 *Crusader* y un número adecuado de piezas de 57 mm como dotación de su unidad de infantería motorizada.

Auchinleck, contrariado por la inactividad del Cuerpo de Ejército XIII, convocó a Gott para que informara en el puesto de mando del Ejército. Aunque era probable que el enmigo, en vez de continuar los ataque contra El-Alamein, intentase una conversión al Sur, Auchinleck consideró conveniente que el Cuerpo de Ejército XIII se dirigiese hacia el Norte, preparándose para una acción móvil contra su flanco meridional en caso de que Rommel prosiguiera sus ataques contra las posiciones del Cuerpo de Ejército XXX. En conjunto, los ingleses juzgaban que la situación no era mala. Y aquella noche se intensificó la actividad aérea contra las vanguardias alemanas y contra sus vías de comunicación.

El día 2 de julio, Rommel, dándose cuenta de que la División Ligera 90 no conseguiría nunca la victoria sin ayuda, cambió el plan originario. El DAK efectuaría una conversión al Este, rebasando Alam el-Onsol, para alcanzar la carretera costera, y la División Ligera 90 le seguiría. La nueva operación comenzaría la tarde del mismo 2 de julio.

No obstante, puesto que Rommel no había efectuado ningún movimiento preliminar, Auchinleck aprovechó la ocasión. Dispuso que el Cuerpo de Ejército XXX se mantuviese en la posición que ocupaba, y que una columna de la División 10 hindú *(Robcol)* se estableciese en la posición que defendía la División Acorazada 1, en el talud Ruweisat. Esta última división debía avanzar hacia el Oeste, con un movimiento simultáneo al ataque lanzado por el Cuerpo de Ejército XIII, a lo largo de la pendiente meridional del talud y hacia el flanco del enemigo.

Por eso los resultados de los combates que se trabaron aquella tarde en el talud Ruweisat se anularon recíprocamente. La 15ª *Panzerdivision*, situada en el flanco meridional del DAK, castigada por la artillería neozelandesa y atacada frontalmente por los 30 *Grant* de la División Acorazada 1, no consiguió progreso alguno, mientras que la 21ª *Panzerdivision*, que se encontraba en el flanco septentrional, no obstaculizada por los carros de combate ingleses y apoyada por el fuego potente de su artillería, avanzó dos veces a lo largo del talud; pero en ambas ocasiones tuvo que retroceder ante el fuego de la Brigada 1 sudafricana y de la *Robcol*. Sin embargo, la falta de apoyo inmediato de la División Acorazada 1 a esta posición tan expuesta suscitó vivas preocupaciones por el futuro de la posición misma en el puesto de mando de la División 1 sudafricana.

La tarde del 2 de julio, Auchinleck comprendió que Rommel había jugado todas sus bazas por el momento, y, en consecuencia, decidió hacer avanzar a la División 9 australiana, de la *Delta Force*, para que se uniese al Cuerpo de Ejército XXX.

Fue una decisión muy importante, pues el comandante de la División 1 sudafricana, preocupado por la posición expuesta de su 1ª Brigada de infantería, pidió autorización al Cuerpo de Ejército XXX para hacerla retroceder hacia las proximidades de Alam el-Onsol. El general Norrie contestó con una negativa y Pienaar recurrió entonces a Dorman-Smith, al puesto de mando del Ejército. Al obtener una segunda negativa, Pienaar decidió hablar directamente con Auchinleck. Este le explicó, cortésmente, pero al mismo tiempo con firmeza, la importancia de conservar la localidad; no obstante, comunicó más tarde a Norrie que *Ackcol*, una columna mixta de artillería e infantería de la División 50, podía relevar a la Brigada 1 sudafricana. En consecuencia, aquella noche la posición permaneció desguarnecida durante cierto tiempo, siendo ocupada por una sección de la División Ligera 90 alemana, la cual tuvo que retirarse cuando llegaron las fuerzas de la División 50. Mas, en las primeras horas del 3 de julio, la unidad *Ackcol* corrió igual suerte, pues tuvo que replegarse al sur de Alam el-Onsol.

La crisis de la «Panzerarmee»

Rommel reconoció que «el general Auchinleck... estaba maniobrando sus fuerzas con gran habilidad y seguía una táctica mejor que la de Ritchie», y opinaba también que «estaban llegando al frente gran número de carros de combate y piezas de artillería británicos». Por ello decidió «suspender temporalmente la ofensiva después del ataque que se efectuaría al día siguiente». Su plan para el 3 de julio preveía un avance rápido del DAK hacia la costa, junto con la División Ligera 90, mientras las Divisiones *Ariete* y *Trieste* se dirigían rápidamente al Sur para contener al Cuerpo de Ejército XIII.

Pero muy pronto la División Acorazada 1 británica obligó a detenerse a las dos divisiones alemanas. Por su parte, la *Ariete* empezó a avanzar hacia el Sur, hostigada por los carros de combate británicos en su flanco oriental, en contacto a corta distancia con la artillería neozelandesa, cerca del talud Alam Nayil, y empeñada en combates bastantes caóticos. Poco después, una columna neozelandesa de infantería motorizada atacó a la *Ariete* a la bayoneta; el combate acabó con la captura de unos 350 prisioneros, 44 cañones (entre ellos 11 piezas de 88 mm) así como un elevado número de vehículos. A mediodía, a la División *Ariete* no le quedaba más que cinco carros de combate y dos cañones.

La pérdida de la *Ariete* fue un duro golpe para Rommel, pues siempre la había considerado como la más eficaz de sus unidades italianas. Tras reconstituir de la mejor manera posible el flanco meridional del despliegue, empleando unidades de reconocimiento, Rommel exhortó al DAK a efectuar un esfuerzo final. A las 16 horas, cubiertas por un denso fuego de artillería, las divisiones alemanas continuaron avanzando, y a las 17,15 llegaron a 14,5 km al este de Deir el-Shein; pero ya no consiguieron avanzar más. La División Acorazada 1 mantuvo sus posiciones en la vertiente meridional del talud Ruweisat, perdiendo 17 *Grant*, 19 *Stuart* y 3 *Valentine*.

La *Panzerarmee*, agotada por este último esfuerzo e incapaz de avanzar más, se detuvo, atrincherándose a lo largo de un arco de 56 km desprovisto de cobertura. La brecha que se había abierto entre el Cuerpo de Ejérctio X italiano y el DAK, en el talud Ruweisat, ahora que el Cuerpo de Ejército XXX italiano no estaba combatiendo, carecía de un tapón sólido, y las tres unidades de exploración cubrían el flanco occidental indefenso. Al día siguiente, 4 de julio, fue necesario disponer nuevos despliegues.

Este era el momento que el Mando Supremo italiano debía haber aprovechado, tomando la dirección en sus manos antes de que la *Panzerarmee* entablase nuevos combates y ordenándole a Rommel que se detuviese en las posiciones conseguidas o bien que se retirase. La Operación «Hércules», es decir, la proyectada invasión de Malta, habría sido la acción más apropiada en esta estrategia; pero las soluciones más sensatas no eran escuchadas, pues Mussolini se hallaba ya en Cirenaica, confiando en hacer su entrada en Alejandría; Rommel continuaba optimista sobre la reanudación del avance hacia El Cairo y, sobre todo, estaba en juego el prestigio del Eje.[1]

Las noticias proporcionadas por el Servicio de Información británico, en las que sobreestimaban las fuerzas de Rommel, continuaban preocupando al mando del Ejército 8, imponiéndole una

[1] Con la decisión de marchar hacia Egipto, tomada el 23 de junio bajo la presión de Hitler, se había renunciado definitivamente a la operación contra Malta, que, por lo tanto, no representaba ya una alternativa a la difícil situación que se estaba esbozando en El-Alamein.



Sirvientes británicos de un cañón de 25 libras proceden a apuntar y cargar bajo una potente acción de contrabatería en El-Alamein. (Archivo Rizzoli)

prudencia que, como ahora sabemos, era inútil. No obstante, Auchinleck no se dejó impresionar más de lo necesario por la penetración enemiga, pues era improbable que Rommel consiguiese aprovecharla avanzando hacia el Norte, hacia la costa, puesto que la División Acorazada 1 lo amenazaba por el flanco meridional. Las instrucciones impartidas por el comandante en jefe inglés al Cuerpo de Ejército XXX consistían en contener el avance enemigo durante todo el día 4 de julio y reconquistar terreno allí donde fuera posible. En cuanto al Cuerpo de Ejército XIII, dio órdenes de que ejerciera presión al oeste de El-Mireir.

El mando de dicho Cuerpo de Ejército XIII, que continuaba preocupado por un flanco derecho, no se excedió en su celo: a excepción de la acción local emprendida por la Brigada 5 neozelandesa alrededor de El-Mireir y tenazmente contrarrestada por los italianos, apoyados por los bombarderos en picado, poco fue lo que hizo. Con todo, Rommel no aprovechó la ocasión que se le presentaba en su frente meridional. El 4 de julio, la 21ª *Panzerdivision* se trasladó del talud Ruweisat al este de El-Mireir, mientras la 15ª *Panzerdivision* y la División Ligera 90 llenaban el hueco que se había producido a causa de este desplazamiento. Hacia las 14 horas, la División Acorazada 1 informó sobre los movimientos efectuados por el enemigo, y Auchinleck, sospechando que podría tratarse de una retirada general, ordenó que los dos Cuerpos de Ejército estuviesen preparados para la persecución.

Bajo la presión ejercida por las fuerzas británicas, la 15ª *Panzerdivision* cedió terreno al Oeste y poco faltó para que la División Acorazada 1 inglesa, que se había lanzado en su persecución, la rebasara; no obstante, poco después, los británicos eran detenidos por el fuego de los famosos cañones de 88. El DAK dispuso que la 15ª *Panzerdivision* retrocediese unos 6 km, y durante la retirada agotó por completo sus municiones; la División Acorazada 1 inglesa, se encontró en las mismas condiciones que su adversario.

Aquella tarde, el DAK disponía tan sólo de 36 carros de combate. Pero el número de *Grant* que le quedaban a la División Acorazada 1 no era muy superior; sin embargo, un mayor ímpetu por su parte, dadas las condiciones de extremada debilidad de la 15ª *Panzerdivision*, habría podido ocasionar a la *Panzerarmee* una verdadera crisis.

Rommel y el DAK comprendieron entonces que se había superado lo peor. Rommel quería relevar en aquel momento la División Ligera 90 y la 15ª *Panzerdivision*, sustituyéndolas a su vez por las Divisiones *Trento* y *Sabratha*, del Cuerpo de Ejército XXI italiano, y afianzarse sólidamente en su frente, mientras la llegada de refuerzos le permitiría reconstituir su unidad móvil acorazada.

Auchinleck contraataca

Auchinleck esperaba contener al enemigo en el flanco oriental y en el meridional y atacarlo luego por la espalda para impedir que se retirara siendo aún «una fuerza operativa eficaz». El Ejército 8 atacaría El-Alamein por la parte de la carretera costera; el Cuerpo de Ejército XXX intervendría con una acción improvisada, aprovechando la ocasión que se le presentase, y el XIII iniciaría las operaciones por la carretera, hacia Naqb Abu Dweis.

La mañana del 5 de julio, Gott asignó a la División neozelandesa la dirección de avance, desde Bab el-Qattara hasta Sidi Abd-el-Rahman, y se mandaron varias columnas de la Brigada de infantería 9 hindú a un punto situado a 16 km al este de Manaqir el-Dab'a. Los neozelandeses no se habían repuesto aún de la pérdida del general Freyberg, su dinámico comandante, y entraron en acción con ciertos titubeos, tras sufrir un violento ataque por parte de los bombarderos en picado; los hindúes, que avanzaban por su flanco izquierdo, no conseguían progresos dignos de mención.

Auchinleck, considerando que el general Norrie, que estaba al mando del Cuerpo de Ejército XXX desde noviembre de 1941, necesitaba un período de reposo, lo sustituyó por el general Ramsden, quien hasta entonces había mandado la División 50; pero esta sustitución, en el transcurso de la batalla, fue lo que determinó la ineficacia del Cuerpo de Ejército XXX en la jornada del 6 al 7 de julio. Y, sin embargo, estaba claro que todos los comandantes de las unidades de primera línea necesitaban un descanso, y así la operación asignada al Cuerpo de Ejército XIII no llegó nunca a resultados efectivos. El día 7 de julio, la Brigada 4 neozelandesa avanzó, alcanzando Munga Wahla; pero después tuvo que retirarse. No obstante, una columna de la División Acorazada 7, constituida nuevamente como «División acorazada ligera», consiguió llegar hasta Fuka la tarde del 7 de julio y bombardeó una pista de aterrizaje.

En los otros sectores no hubo acciones de importancia; pero ni Auchinleck ni Rommel eran hombres que pudieran permanecer inactivos por mucho tiempo. Rommel, amargamente decepcionado por su fracaso de El-Alamein, estudiaba la posibilidad de asestar un rudo golpe contra el talud Alam Nayil y Deir el-Munassib, pues una victoria conseguida en aquel punto le abriría la pista del desierto que conducía a El Cairo y mantendría inmovilizado en El-Alamein al Cuerpo de Ejército XXX.

Por su parte, Auchinleck, ahora que sabía que los italianos estaban desplegados desde el talud Ruweisat hasta el mar, deseaba emplear la Divi-

sión 9 australiana para poner en práctica la segunda parte de su plan de batalla, que era destruir las unidades italianas. Si un ataque del Cuerpo de Ejército XXX hacia el Oeste, por la carretera costera y en dirección a Tell el-Eisa, tuviera éxito podría amenazar también las líneas de abastecimiento de Rommel. La operación se confió al citado Cuerpo de Ejército XXX y debía desarrollarse durante la noche del 9 al 10 de julio.

Mientras tanto, Auchinleck decidió trasladar el Cuerpo de Ejército XIII más al Norte, sobre el talud Alam Nayil, con el fin de concentrar la artillería del Ejército 8 y desplegar al citado Cuerpo para un segundo ataque contra las unidades italianas en cuanto la acción emprendida por el Cuerpo de Ejército XXX se encontrase en pleno desarrollo. Los movimientos para el nuevo despliegue comenzaron en el transcurso de la noche del 7 al 8 de julio, mientras los australianos llevaban a cabo una acción diversiva. El DAK actuó en esta ocasión como si se tratara de un ataque en fuerza, llamando a la División Acorazada 21 para que apoyase a la 15ª *Panzerdivision*. La División neozelandesa, aprovechando la confusión que entonces se produjo, pudo ocupar la nueva posición sin que el enemigo se diera cuenta de ello. A la mañana siguiente, Rommel, irritado, sustituyó al comandante de la División Acorazada 15 y comunicó a los oficiales del DAK que exigía de ellos mayor vigilancia.

Auchinleck esperaba que el desplazameinto del Cuerpo de Ejército XIII hacia el Este, en dirección a la carretera meridional de El Cairo, aparentemente abierta y libre, tentaría a Rommel, induciéndolo a desarrollar las operaciones en el sector Sur con sus fuerzas móviles; de este modo su flanco septentrional, defendido por el Cuerpo de Ejército XXI italiano, quedaría expuesto a los ataques del Cuerpo de Ejército XXX británico. Y, efectivamente, Rommel cayó en la tentación.

Aquella noche, el Cuerpo de Ejército XIII se estableció en la nueva posición. Al amanecer, la División neozelandesa se encontraba a unos 5 km al este y al sudeste del reducto abandonado de Bab el-Qattara; pero la 21ª *Panzerdivision* no informó al DAK que las tropas neozelandesas se habían retirado de El-Mireir hasta las 12 horas del 8 de julio y a Rommel no se le informó hasta la mañana del 9, cuando él mismo telefoneó por otros motivos.

Rommel se trasladó inmediatamente al puesto de mando del DAK, donde amonestó severamente a los responsables y después dio orden de que un grupo de combate de la División Ligera 90 avanzase inmediatamente hacia el Sur, seguido a continuación por toda la división. Dispuso, además, que la División *Littorio* atacase con todas sus fuerzas y apoyada eficazmente por la artillería pesada de la *Panzerarmee*, la ya abandonada Bab el-Qattara, acción que los neozelandeses, cubiertos a distancia, observaron divertidos.

Parece ser que Rommel atribuyó el repliegue del Cuerpo de Ejército XIII al desarrollo de su propio plan. Ignorando que dicha unidad se había retirado 24 horas antes, creyó que la *Panzerarmee* había conseguido un hundimiento decisivo y que le bastaría aprovechar la situación para provocar un derrumbamiento completo en el frente de El-Alamein. Firmemente convencido de ello, el 9 de julio, por la tarde, se preparó para lanzar un «ataque hacia el Este, que demolería, por fin, la posición de El-Alamein», con el grueso de sus unidades móviles. Así, pues, Auchinleck había conseguido de Rommel exactamente lo que quería: la *Panzerarmee* estaba extendida desde el mar hasta la depresión de El-Qattara, mientras que el Ejército 8 estaba concentrado hacia la mitad septentrional del frente de El-Alamein.

El Cuerpo de Ejército XXX lanzó su ataque por la carretera costera a las tres de la madrugada, y el fragor lejano del bombardeo, muy intenso, le arrancó a Rommel toda su esperanza de marchar contra El Cairo el 10 de julio. A las 10 horas, la División 9 australiana, apoyada por 32 carros de combate *Valentine*, ocupó, y en gran parte consolidó, el sector oriental de Tell el-Eisa, mientras la División I sudafricana, con el apoyo de 8 carros *Matilda*, se aseguraba la posesión de Tell el-Makh Khad.

El puesto de mando de la *Panzerarmee*, establecido a unos 5 km al nordeste de Tell el-Eisa, parecía estar seriamente amenazado. El teniente coronel von Mellenthin reunió entonces a su Estado Mayor y, con la ayuda de las vanguardias de la División 164, que estaba llegando a Creta aerotransportada, organizó un frente defensivo «a poco menos de 3 km al sudeste del puesto de mando del Ejército».

Se contiene el contraataque de Rommel

Rommel, temiendo que el enemigo, si alcanzaba Sidi Abd-el-Rahman, cortase la línea de abastecimientos de la *Panzerarmee*, reaccionó inmediatamente. Anuló la orden de avance hacia el Este y se apresuró a trasladarse al Norte con su *Kampfstaffel* (el mando operativo), agregando a éste, por el camino, un grupo de combate de la 15ª *Panzerdivision*. Al mediodía lanzó un contraataque, que «fue detenido por el potente fuego de la artillería británica de El-Alamein».

En las primeras horas del día 11 de julio, los australianos ocuparon el extremo occidental de Tell el-Eisa, y un grupo de asalto efectuó una incursión hacia el Sur, en dirección a Deir el-Abyad. Rommel escribió a este respecto que «se venció y capturó a otras muchas unidades italianas, esta vez de la División *Trieste*. El fulminante ataque inglés a lo largo de la costa había destruido ya el grueso de la División *Sabratha* y buena parte de la *Trieste*... Ya no cabía pensar en una ofensiva a gran escala en el futuro próximo... Me vi obligado a mandar al frente a todos los soldados alemanes, hasta el último, pues, tras la desaparición práctica de un porcentaje considerable de las fuerzas combatientes italianas, la situación empezaba a presentarse muy crítica».

No obstante, la incursión de los australianos contra Deir el-Abyad fue detenida, y más tarde rechazada, en el talud El-Mitelriya. Mientras tanto y pese a todo, Rommel ya estaba preparando para el 13 de julio una contraofensiva en gran escala: la lanzaría la 21ª *Panzerdivision*, a fin de conseguir la victoria que no había alcanzado, entre el 1 y el 3 de julio, el DAK y la División Ligera 90. Pero la 21ª *Panzerdivision* fracasó por completo, con profunda zozobra por parte de Rommel: «Obligada a detenerse bajo el fuego concentrado de la artillería aun antes de abandonar nuestras líneas... por la tarde decidí suspender la acción. Mi moral era baja». Al día siguiente, 14 de julio, la tenaz e irreductible 21ª *Panzerdivision* se lanzó una vez más al ataque contra el saliente australiano, y de nuevo se vio obligada a retroceder tras un furioso combate.

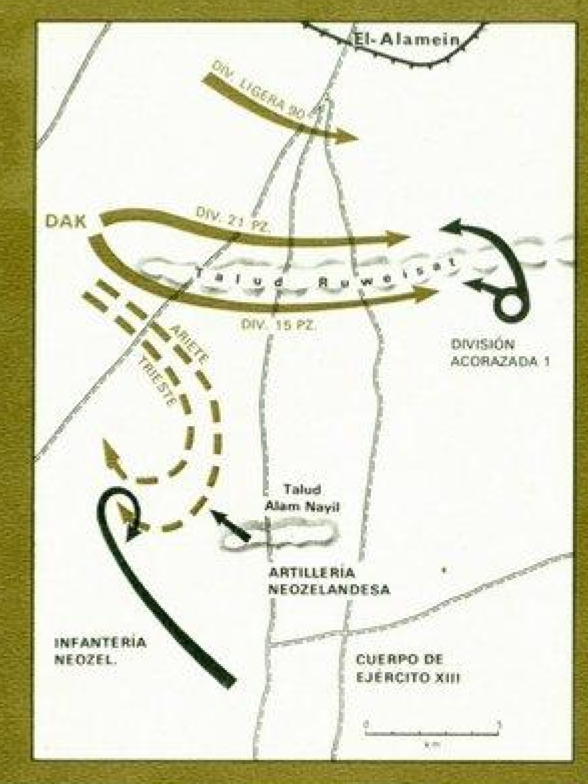
Así, pues, del 10 al 14 de julio las operaciones efectuadas por el Cuerpo de Ejército XXX británico consiguieron notables victorias. Lo mejor de dos divisiones italianas había sido aniquilado, y las fuerzas alemanas de Rommel, especialmente la 21ª *Panzerdivision*, sufrieron graves pérdidas en una contraofensiva que no consiguió resultado práctico alguno. Mientras tanto, la División Ligera 90 había estado combatiendo inútilmente con las unidades motorizadas del Cuerpo de Ejército XXX, cuyo grueso se hallaba desplegado con el frente dirigido hacia el Norte, contra las divisiones del Cuerpo de Ejército X italiano, completamente desprovistas de coberturas y débilmente apoyadas. El 9 de julio, cuando la *Panzerarmee* ocupó Bab el-Qattara, extendiendo su frente hacia el Sur, el Cuerpo de Ejército X italiano había adoptado un nuevo despliegue, a caballo del talud Ruweisat, con la División *Brescia* al Norte y la *Pavía* al Sur. Algunas posiciones avanzadas se encontraban bastante al este de la cota 64 del citado talud, desde la cual el frente italiano se extendía hasta Alam el-Dihmaniya y desde aquí hasta Bab el-Qattara. Al sur de Alam el-Dihmaniya defendía el frente del Eje el Cuerpo de Ejército XX italiano.

Dispuesto de esta forma, el Cuerpo de Ejército X italiano cubría el centro vital del despliegue de la *Panzerarmee*. La cota 63, en el extremo occidental del talud Ruweisat, era un punto de importancia táctica considerable, pues el grueso de la reserva de artillería de la *Panzerarmee*, el puesto de mando del DAK y el del Cuerpo de Ejército X italiano, así como grandes depósitos de abastecimientos, se encontraban en las hondonadas de Deir el-Abyad y Deir el-Shein, protegidos por un poderoso despliegue de cañones antiaéreos. Al sur del citado talud y detrás de las posiciones avan-



Soldados británicos capturan la tripulación de un carro de combate alemán. A consecuencia de los violentos combates desarrollados en torno a El-Alamein, en julio de 1942, las fuerzas del Eje se habían reducido al 40 % de los efectivos iniciales *(Archivo Rizzoli)*

ENCUENTROS FRONTALES EN EGIPTO



1

① 3 de julio de 1942: las batallas decisivas para la conquista de El-Alamein se desarrollaron en el talud Ruweisat. La maniobra de envolvimiento llevada a cabo por el DAK fue detenida por la División Acorazada 1 británica, mientras la División *Ariete*, que con la *Trieste* se había enviado al Sur para contener al Cuerpo de Ejército XIII británico, fue atacada por una unidad neozelandesa y destruida. Con este movimiento Auchinleck forzó a la *Panzerarmee* de Rommel a atrincherarse en un arco de 56 km y sin ninguna cobertura.

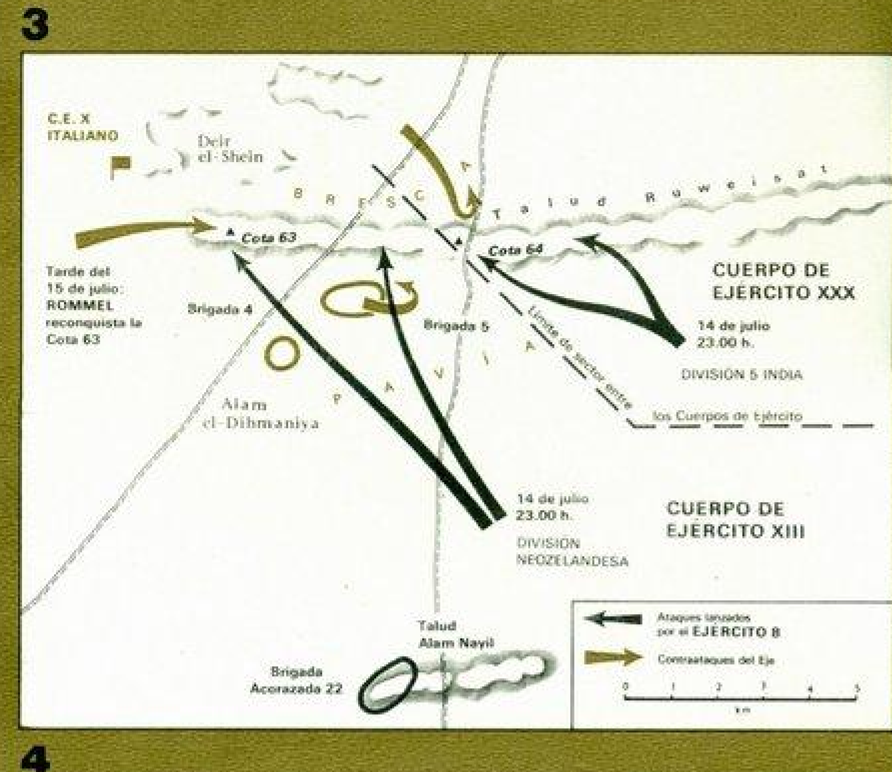
② 10-11 de julio: el día 9 de julio, Rommel había desplegado el grueso de sus fuerzas desde la depresión de El-Qattara hasta el mar. Los ataques efectuados en el curso de los dos día siguientes por la División 9 australiana sobre Tell el-Eisa destruyeron el grueso de la División *Sabratha* y buena parte de la *Trieste*. El contraataque de Rommel, entre los días 13 y 14 de julio, fracasó gracias al plan de defensa de Auchinleck, que infligió graves pérdidas a la *Panzerarmee*.

③ 14-15 de julio: Auchinleck decide lanzar un ataque en el sector occidental del talud Ruweisat. Aunque los neozelandeses habían alcanzado sus objetivos, no lograron consolidar sus posiciones. El día 15, Rommel contraatacó y reconquistó la cota 63; pero los Cuerpos de Ejército XIII y XXX británicos se mantuvieron en sus nuevas posiciones. Esto fue otro rudo golpe para las esperanzas de Rommel, pues el Cuerpo de Ejército X italiano experimentó grandes pérdidas.

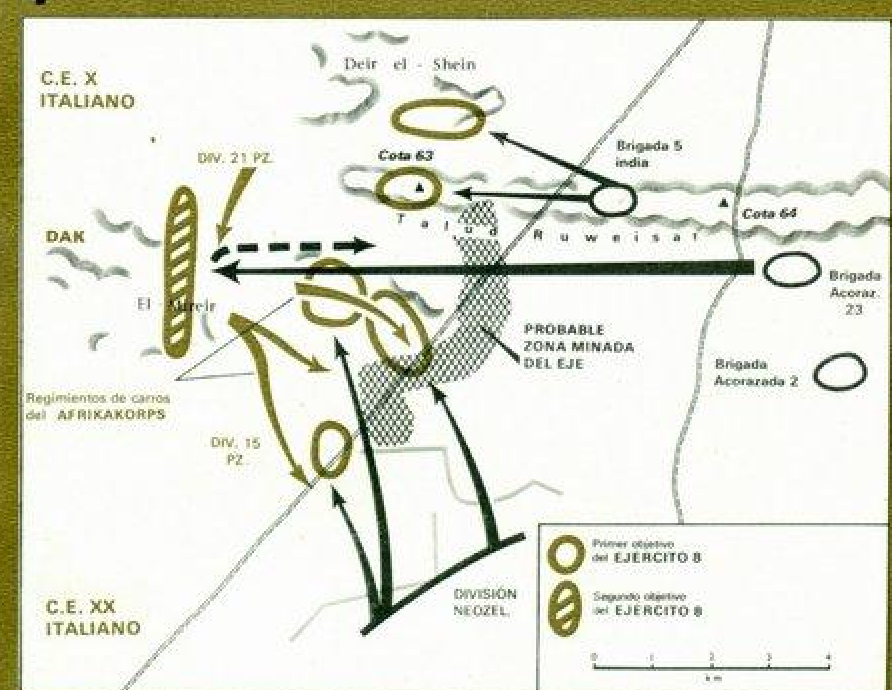
④ 21-22 de julio: el segundo ataque desencadenado por Auchinleck contra el talud Ruweisat mantuvo sin alteraciones la presión sobre las fuerzas del Eje, pero no ganó terreno. La batalla se fue estabilizando y los campos minados delimitaron el frente: Rommel no había logrado romper las líneas adversarias.

2

3



4



zadas de la División *Brescia* se encontraban una parte de la 15ª *Panzerdivision* y el Regimiento II/282 de la División de infantería 164.

En el frente británico, el día 11 de julio, la disposición de las fuerzas era la siguiente: el Cuerpo de Ejército XIII, con la División neozelandesa, se hallaba en el talud Alam Nayil, con el frente hacia el Norte; la División Acorazada Ligera 7 en torno a Deir el-Munassib y a Qaret el-Himeinat, en contacto con la División Ligera 90 y con las unidades de exploración alemanas. La División Acorazada 1 cubría el flanco izquierdo del extremo occidental del talud Alam Nayil; pero el límite entre los sectores ocupados por los dos Cuerpos de Ejército seguía aproximadamente la dirección Sudeste-Noroeste, dejando la cota 64 para el Cuerpo de Ejército XXX. La reorganizada División 5 hindú, dotada de artillería de campaña y de cañones de 57 mm, estaba situada al Sur, frente al talud Ruweisat, con el frente hacia el Norte, manteniendo así el contacto con los sudafricanos.

Desde el 11 de julio Auchinleck se proponía atacar a las fuerzas enemigas al este de la pista que unía El-Alamein con Naqb Abu Dweis y al norte del talud Ruweisat, empleando simultáneamente los Cuerpos de Ejército XIII y XXX: el primero intentaría conquistar el talud desde la cota 64 y el segundo debería ocupar el resto de la vertiente. La División Acorazada 1 protegería el flanco izquierdo del ataque neozelandés (hacia la cota 63), manteniéndose siempre preparada para intervenir a lo largo del límite entre los sectores de los dos Cuerpos de Ejército. El Cuerpo de Ejército XXX procuraría, además, asegurarse la posesión del talud El-Mitelriya.

Como el Ejército 8 intentaría conquistar todo el talud Ruweisat al oeste de la cota 63, el Cuerpo de Ejército XIII también incluyó en el objetivo de su avance nocturno la citada cota, aunque esto imponía a la Brigada 4 neozelandesa, que se encontraba en el ala izquierda de su división, una marcha de aproximación de más de 9,5 km. También significaba que, al amanecer, precisamente en el momento en que más lo necesitaría, se encontraría fuera del radio de acción de la artillería de apoyo. Quizás habría sido más prudente que el Cuerpo de Ejército XIII se hubiera propuesto un objetivo intermedio, al que los neozelandeses habrían podido consolidar para dar tiempo a que llegase el apoyo de artillería y de medios acorazados y luego reemprender el avance.

El Cuerpo de Ejército XIII comenzó a avanzar a las 23 horas del 14 de julio, y al amanecer del 15 las compañías de asalto habían alcanzado los objetivos sobre el talud; en el frente del Cuerpo de Ejército XXX la División 5 hindú consiguió conquistar sus objetivos hacia el mediodía, a pesar de los escasos éxitos iniciales, capturando más de un millar de prisioneros. No obstante, otras muchas acciones no se desarrollaron en la forma deseada en el frente del Cuerpo de Ejército XIII. Algunas unidades neozelandesas penetraron en Deir el-Shein en un rápido avance y apresaron a un buen número de italianos; sin embargo, no fue posible hacer avanzar a las unidades de apoyo del flanco izquierdo a causa de las bolsas enemigas existentes entre el talud Ruweisat y la línea de partida. Por otra parte, a lo largo de la dirección de avance de la Brigada 5 apareció un grupo de carros de combate enemigos, los cuales arrollaron al batallón de apoyo. Pero lo más grave era que la Brigada Acorazada 22, que tenía que proteger el flanco izquierdo, no se había movido del talud Alam Nayil; con sus 75 carros de combate, entre ellos 31 *Grant*, esta brigada habría podido hacer frente a cualquier unidad acorazada enemiga y proteger al mismo tiempo a la infantería durante el inevitable desbarajuste. Pero cuando alcanzó finalmente Alam el-Dihmaniya consiguió hacer muy poco para cubrir a la infantería neozelandesa, arrollada durante una serie de contraataques de los medios acorazados alemanes, que continuaron durante toda la tarde y devolvieron a Rommel la posesión de la cota 63.

Por lo tanto, desde el punto de vista neozelandés y a pesar de que los Cuerpos de Ejército XXX y XIII, al final, habían podido consolidar las posiciones conquistadas, según las órdenes del Ejército 8, la operación había sido decepcionante. Si el Cuerpo de Ejército XIII hubiera limitado sus objetivos, habría evitado que la Brigada de infantería 4 y una parte de la 5 sufrieran el duro revés que suscitó el rencor de los neozelandeses contra las fuerzas acorazadas británicas.

De todas maneras, Rommel se vio muy profundamente afectado por este nuevo golpe que le asestaron poco después del ataque contra la carretera costera. «Con la pérdida de Tell el-Eisa y del talud Ruweisat –reconoció más tarde el general Bayerlein– Rommel y todos nosotros comprendimos que estábamos perdidos».

Rommel no menciona los reveses sufridos por el DAK, el 16 de julio, cuando efectuó dos enérgicos intentos para reconquistar el terreno perdido. Los dos ataques fueron rechazados por el fuego concentrado de la artillería británica y de los cañones contracarros de 57 mm, que le obligaron a retirarse abandonando 24 carros de combate, 6 autoametralladoras, 6 cañones de 88, 10 cañones contracarros de otro tipo y 10 cañones de campaña.

Si se tiene en cuenta el material capturado por los neozelandeses durante el avance al sur del talud Ruweisat, parece evidente que el segundo gran ataque de Auchinleck contra el talud tuvo como resultado la destrucción casi completa del Cuerpo de Ejército X italiano. El 16 de julio, al amanecer, los australianos atacaron en las proximidades de Tell el-Eisa y se apoderaron de varios reductos guarnecidos por la División *Sabratha*; pero luego los abandonaron, considerando que no valía la pena defenderlos y guarnecerlos. Al día siguiente atacaron de nuevo, hacia el talud El-Mitelriya, haciendo prisioneros a muchos italianos. Rommel resumió así la situación tal como se presentaba el 17 de julio: «Aquel día se lanzaron al combate las últimas reservas alemanas. Nuestras fuerzas eran ya tan reducidas respecto a las británicas –que aumentaban constantemente– que ya nos considerábamos afortunados si conseguíamos mantener la línea que ocupábamos. Nuestro frente estaba guarnecido por unidades dispersas a causa de las enormes pérdidas sufridas por los italianos... Nos habíamos quedado prácticamente sin reservas».

La leyenda de la «línea de El-Alamein»

El mérito de Auchinleck quedó oscurecido por la leyenda de la «línea de El-Alamein» y por la suposición de que durante el mes de julio de 1942 el Ejército 8 había combatido al amparo de un frente fortificado con anterioridad, que se extendía desde El-Alamein hasta la depresión de El-Qattara. En realidad, los combates que se desarrollaron desde el 1 hasta el 17 de julio correspondían al cuadro de una batalla de movimientos en campo abierto (naturalmente, según el esquema del movimiento de medios acorazados que Rommel intentó imponer). El malentendido procede también, en parte, del aspecto aparentemente angosto del estrechamiento de El-Alamein, el cual, con sus 64 km de extensión, no era ciertamente tan estrecho, y fue aprovechado por Auchinleck para contener con tanta energía a la *Panzerarmee* que Rommel no se atrevió nunca a cruzar los 32 km abiertos del flanco meridional.

El 21 de julio Rommel envió un informe sobre la situación al Mando Supremo de la *Wehrmacht*. Las fuerzas alemanas habían sufrido pérdidas muy importantes y los italianos demostraban merecer tan poca confianza en el combate que se había visto obligado a incorporarlos, subdivididos, a las unidades alemanas. Consideraba que el frente resistiría, pero la situación continuaría siendo crítica hasta que se pudiera completar la División 164, se formara una reserva móvil y se pudiera minar por completo la zona del frente. Sus unidades estaban reducidas al 40% de los efectivos; las que le mandaban para sustituirlas eran inferiores, y aunque los abastecimientos de que disponía eran suficientes para las necesidades cotidianas, no podía constituir depósitos bien provistos para alimentar una nueva ofensiva, pues la RAF estaba en todas partes y sus incursiones sobre Tobruk y Marsa Matruh provocaban grandes daños.

El informe de Rommel era sustancialmente la comprobación de un fracaso; un fracaso no sólo de las operaciones de la *Panzerarmee* en particular, sino de todos los planes del Mando Supremo italiano y del Mando Supremo de la *Wehrmacht* para el verano de 1942, y confirmaba también la opinión formulada por los generales Kesselring y Cavallero, el 17 de julio, cuando habían visitado el puesto de mando de Rommel.

Aquel día, en el punto máximo de la crisis que la *Panzerarmee* estaba atravesando, aquéllos se hicieron cargo –demasiado tarde– de la situación. Rommel, incapaz tanto de avanzar como de retirarse, en precarias condiciones para mantener su frente, demasiado extenso, pedía carros de combate, cañones de 88 mm, municiones, gasolina y, sobre todo, unidades de confianza para sustituir a las divisiones italianas perdidas. Pero todo lo que el Mando Supremo italiano le podía dar eran las fuerzas paracaidistas destinadas al frustrado ataque aerotransportado contra Malta (la División alemana *Ramcke* y la Brigada italiana *Folgore*[1]), que podían intervenir inmediatamente, pero que no contaban con medios de transporte. Sin embargo, su envío al frente de batalla significaba el abandono definitivo de la Operación «Hércules»; además, al verse obligadas a realizar una misión para la que no estaban instruidas, estas óptimas unidades podían reforzar, pero jamás, en ningún caso, hacer más móvil a la *Panzerarmee*.

Kesselring observó que toda nueva unidad añadida a la *Panzerarmee* agravaba el problema de mantener despejada la ruta mediterránea y que para la seguridad del tránsito «debíamos tener Malta, a toda costa... No obstante, el traslado de las fuerzas destinadas a la invasión (de la isla) hacía imposible su conquista. Acabé viéndome obligado a declararme en contra del proyecto, pues las premisas para su éxito no existían ya. El abandono de la operación fue un golpe mortal asestado a toda la campaña de África septentrional. Entonces solicité que se renovase la ofensiva con la misma energía con la que había pedido su suspensión después de Tobruk... Tras haber considerado todas las grandes desventajas presentadas por una operación puramente defensiva (que no podría resolver los problemas de abastecimientos) no quedaba más alternativa que una acción ofensiva... La situación en África septentrional sólo se podría resolver si los puertos egipcios y mediterráneos estaban en nuestras manos».

Vemos, pues, que los éxitos tácticos de Auchinleck en Tell el-Eisa y en Ruweisat anularon la estrategia general del Eje para la campaña en el Mediterráneo. Poco después, en agosto, Rommel se embarcaría en una nueva y aleatoria ofensiva contra un Ejército 8 descansado, reorganizado y reforzado. Para él el futuro no se presentaba muy brillante. Por su parte, Mussolini volvió a Roma el 20 de julio. «Parecía muy enfermo y cansado». La versión oficial afirmaba que el agotamiento provocado por sus pesadas obligaciones le habían hecho sufrir un ataque de disentería amébica. En Roma se difundió la voz de que estaba enfermo de muerte. «Quizás está muriendo realmente –dijo uno de sus ministros–, pero no de disentería. Se trata de una enfermedad menos corriente. La llaman humillación».

[1] La *Folgore* era una división paracaidista, no una brigada. Naturalmente, división binaria, según la fórmula orgánica italiana. (Nota de la edición italiana)

EL ALAMEIN: LOS RESULTADOS

Eric Dorman O'Gowan,
general de división

Aunque las fuerzas de Rommel habían sufrido un duro quebranto en El-Alamein, aún tenían libertad de movimientos en el desierto libio, y hasta que no se las eliminase definitivamente sería inviable la proyectada invasión del África septentrional francesa. Por este motivo, Churchill insistía en emprender una ofensiva inmediata, en tanto que Auchinleck era partidario de una temporal estrategia defensiva. Ello dio lugar a algunos cambios en los puestos de mando del Ejército 8, sustituyéndose a uno de los mejores generales británicos y apareciendo en el escenario del desierto un nuevo personaje de gran importancia: el general Montgomery. En estas páginas, el general O'Gowan, uno de los principales actores del drama en su papel de jefe de Estado Mayor de Auchinleck, analiza polémicamente la decisión tomada por Churchill, que en agosto de 1942 visitó el campo de operaciones.

El 28 de junio de 1942 los alemanes lanzaron su ofensiva de verano en el sur de Rusia. Era evidente el peligro que entonces amenazaba al Cáucaso, y ni el Gabinete de Guerra en Londres ni la comisión para la defensa de Oriente Medio podían ignorar el riesgo potencial que corrían las instalaciones petrolíferas del golfo Pérsico, vitales para la economía de guerra. Puesto que todas las fuerzas que se hallaban en condiciones de combatir estaban concentradas en la defensa de Egipto, la seguridad de Persia (Irán) y del Irak dependió, durante los meses de julio y agosto, de lo poco que se podía sustraer del sector del Norte de África. Tampoco era seguro que los rusos tuvieran intención de defender el Cáucaso. Es más, quizá prefiriesen incluso que las fuerzas alemanas se desviasen hacia el Sur, en dirección a Persia (Irán).

El día 9 de julio, la comisión para la defensa de Oriente Medio pidió instrucciones a Londres para actuar según lo exigiera la prioridad estratégica del delta egipcio o del golfo Pérsico. En lo referente a la prioridad, el gabinete se mostró evasivo; no obstante, el 12 de julio, el Primer Ministro comunicó a Auchinleck: «La única manera de poder concentrar fuerzas suficientes en el teatro septentrional es destruyendo o derrotando a Rommel; haciéndole retroceder, por lo menos, a una distancia de seguridad». Auchinleck comprendió que no era cuestión de «distancia de seguridad, pues, aunque Rommel había sido «derrotado», tan sólo su «destrucción» permitiría, durante los meses de julio y agosto, reforzar el frente septentrional con los recursos de Egipto. Las reservas disponibles para este fin aumentarían en septiembre, sin perjuicio para la seguridad egipcia. Mientras tanto, lo único que podía hacer Auchinleck era seguir las instrucciones del Primer Ministro, aunque aceptarlas suponía lanzar el Ejército 8 a una ofensiva a ultranza con la finalidad de «destruir» la *Panzerarmee*.

El problema de Auchinleck era establecer cuándo, dónde y con qué se atacaría de nuevo. Las únicas unidades de infantería relativamente frescas eran una brigada neozelandesa y una brigada hindú procedente de Irak. Además, disponía también de una brigada acorazada, llegada recientemente desde Gran Bretaña y dotada de carros de combate *Valentine*. Este refuerzo de medios acorazados, aunque no tenía ninguna experiencia de guerra en el desierto, podía influir en el resultado de la ofensiva y, dada la urgencia del momento, quizá pudiera estar preparado para el 21 de julio. Este fue precisamente el factor que determinó la fecha del comienzo del ataque.

Auchinleck decidió reforzar el Cuerpo de Ejército XIII del general Gott con toda la infantería y medios acorazados disponibles, incluida la citada brigada de carros *Valentine*, excepto un regimiento asignado al Cuerpo de Ejército XXX, y lanzar el ataque contra el sector central del frente de Rommel, entre Deir el-Shein y El-Mireir. Si en dicho sector se conseguía un éxito que mantuviera ocupadas, por lo menos, todas las reservas acorazadas del enemigo, éste sería el momento de lanzar a la lucha el Cuerpo de Ejército XXX y atacar hacia el 24 de julio, más al Norte, el extremo oriental del talud El-Mitelriya.

Rommel, que a la sazón se encontraba a la defensiva en espera de que se reorganizase la *Panzerarmee*, no disponía de una reserva móvil, pues todo el DAK estaba desplegado en primera línea, a lo largo de un frente de unos 13 km, desde El-Mireir hasta el talud Ruweisat, en sustitución del Cuerpo de Ejército X italiano. El DAK tenía 42 carros de combate útiles. Al sur de su despliegue se encontraba el Cuerpo de Ejército XX italiano, con 50 carros de combate en mal estado; los restos de la División *Brescia* guarnecían Deir el-Shein. Al Noroeste, hacia la costa, el frente de la *Panzerarmee* discurría a poco más de 3 km del talud El-Mitelriya, débilmente defendido por una mezcla de unidades alemanas e italianas de la División 164 y de los Cuerpos de Ejército X y XXI. Rommel pretendía mantener estas posiciones protegiéndolas con minas procedentes, en gran parte, de los campos minados británicos de Marsa Matruh, empleando el mayor número posible de vehículos y de hombres para su recuperación y su colocación. El escenario de la acción estaba dispuesto.

Entre los días 21 y 22 de julio el Cuerpo de Ejército XIII de Gott, compuesto por cinco brigadas de infantería y 274 carros de combate, inició la operación con el apoyo de unas 300 piezas de artillería. Poco después del atardecer, la división neozelandesa, con el apoyo inmediato de los medios acorazados, avanzó hacia el Norte; los fusileros se abrieron paso combatiendo en la hondonada de El-Mireir, hasta que a las 5,15 horas fueron rechazados por el contraataque de dos regimientos acorazados alemanes.

No obstante, el plan del Cuerpo de Ejército XIII, que presuponía un desarrollo favorable de la acción de Deir el-Shein y de El-Mireir, preveía que el avance hacia el segundo objetivo se iniciaría el 22 de julio, a las ocho. Y como la interceptación radio revelaba que el enemigo se encontraba en grandes dificultades, el general Gott decidió proseguir la operación, por lo que la Brigada Acorazada 23 avanzó con dos regimientos; mas, después de recorrer dos kilómetros y medio acabó en medio de los campos minados y bajo el fuego de los cañones enemigos, perdiendo 30 carros de combate. Otros veinte consiguieron alcanzar el objetivo, y hasta avanzar más allá, pero también cayeron bajo el fuego de las piezas de 88 mm y del subsiguiente ataque de la 21ª *Panzerdivision*. Así, pues, se vieron obligados a retirarse, y tan sólo 11 carros de combate, de los 104 que salieron, volvieron a las líneas aliadas. El Cuerpo de Ejército XIII, aunque infligió graves pérdidas a los elementos avanzados de infantería del DAK, no pudo mantener las posiciones conquistadas, y hacia las 12 horas del día 22 era evidente que la ofensiva había fracasado.

En la convicción de que algunas bolsas de neozelandeses y la Brigada Acorazada 23 continuaban oponiendo resistencia en El-Mireir, se limpió la franja minada durante la tarde, abriendo una brecha para que pasara el regimiento de cabeza de la Brigada Acorazada 2. Pero el fuego de los

cañones y de las piezas contracarros alemanes era tan violento que, después de 40 minutos, el intento se abandonó y el regimiento, que había perdido 21 carros de combate, volvió a la línea de partida. En el frente del Cuerpo de Ejército XXX, la División australiana 9 atacó Tell el-Eisa y Tell el-Makh Khad, mientras la Brigada 24 australiana y el 50° *Royal Tank Regiment* efectuaban una incursión sobre el talud El-Mitelriya, del que se retiraron al atardecer después de perder 23 carros de combate.

«Al finalizar el día –anotó, no sin razón, Rommel– habíamos obtenido un notable éxito». Sin embargo, el ataque de Gott, a pesar de su falta de coordinación y de estar, en cierto sentido, mal dirigido, consiguió su finalidad, pues la *Panzerarmee* quedó en condiciones aún más precarias que antes. También el desgaste da algún resultado.

Puesto que los mensajes interceptados revelaban la alarma difundida en las filas enemigas, Auchinleck comenzó a ocuparse de la operación asignada al Cuerpo de Ejército XXX para el 24-25 de julio; pero entonces descubrió con consternación que el general Morshead había protestado por la misión confiada a sus australianos. Sus fuerzas estaban al borde del agotamiento y «Morshead –dijo el comandante del Cuerpo de Ejército XXX, Ramsden– no tenía confianza en nuestros medios acorazados, por lo que antes de entrar en acción exigía, como era su derecho, consultar a su Gobierno».

Auchinleck solicitó una reunión inmediata con Morshead, y Ramsden propuso «invitarlo a tomar el té». Entonces se pusieron de acuerdo, adoptando una solución de compromiso: la División 9 australiana sólo proporcionaría una brigada de infantería y la Brigada 69 se trasladaría al Norte, para completar el despliegue de la infantería. Sin embargo, este movimiento obligaría a retrasar 48 horas la operación. Según la opinión de Dorman-Smith, que estaba presente, este retraso comprometía el resultado de la batalla, pues el Cuerpo de Ejército XXX podría sorprender a Rommel el 24-25 de julio, pero difícilmente lo conseguiría el día 26. Por ello aconsejó que se revocase la orden. Sin embargo Auchinleck decidió proseguir.

No obstante, se demostró que los temores de Dorman-Smith estaban justificados, pues el 25 de julio Rommel se ocupó personalmente del despliegue de la División *Folgore* en la meseta de El-Taqa.

El ataque comenzó en las primeras horas del 26 de julio, y hacia las tres, después de furiosos combates, el batallón avanzado de la Brigada 24 australiana ocupó Sainet el-Mitelriya; más tarde, el batallón de punta de la Brigada de infantería 69 empezó también a avanzar. Pero los problemas no tardaron en presentarse: el ala izquierda de la Brigada de infantería 69 fracasó en su empeño, y, lo que fue peor, se produjo la detención de la Brigada Acorazada 2 porque su comandante no estaba seguro en cuanto a la condición de los pasos a través del campo minado. Al amanecer, la infantería se encontró peligrosamente expuesta al contraataque y envuelta por una tormenta de arena que se prolongó durante todo el día.

Rommel escribió: «Un contraataque fulminante... acabó aniquilando la cuña australiana y rechazando al enemigo hasta sus líneas, infligiéndole graves pérdidas». En el sector central, donde se encontraba la Brigada de Infantería 69, «otro contraataque... también tuvo éxito, y el enemigo se vio obligado a replegarse». El retraso, por parte de los ingleses, en la consolidación de las posiciones conquistadas, comprometió el buen resultado de la operación. A las 10, Ramsden, con el consentimiento de Auchinleck, «dio la orden de cesar el combate».

Las franjas minadas de Rommel habían hecho que se inclinara hacia el otro lado el platillo de la balanza, y así el intento del Ejército 8 de «dispersar y destruir» la *Panzerarmee* fracasó; aunque por poco margen, pues el 27 de julio la *Panzerarmee* disparaba los últimos proyectiles de artillería de medio calibre. Si Auchinleck hubiera estado en condiciones de lanzar en seguida otro ataque en fuerza, Rommel, en opinión de su jefe de Estado Mayor, general Bayerlein, habría tenido que retirarse. Queda por resolver la cuestión de si se habría podido retirar en orden, considerando la escasez de vehículos y de carburante. Pero, de cualquier modo, el hecho es que, en aquel momento, también Auchinleck se vio obligado a situarse a la defensiva.

No obstante, como hemos visto, Auchinleck estaba decidido a combatir la «batalla de Egipto» con un Ejército 8 móvil al oeste del delta del Nilo; conteniendo al enemigo, si era posible, en las proximidades de la zona de El-Alamein. Si el Ejército 8 se mantenía sólidamente en la mitad septentrional del estrechamiento, cubriendo la carretera costera, el enemigo quizá dudaría antes de avanzar hacia El Cairo por la carretera meridional, ante el temor de exponer sus vías de comunicación a los ataques ingleses.

Auchinleck preparó nuevos principios tácticos. Las fuerzas a su disposición estarían constituidas por cuatro divisiones de infantería y una acorazada, y las guarniciones se deberían encontrar dentro del radio de acción de la artillería, en función de apoyo recíproco. Las nuevas posiciones se establecerían detrás de la línea del frente actual y se evitaría extenderlas por toda la angostura de El-Alamein, pues ello repercutiría en perjuicio de la profundidad.

Se decidió desplegar las fuerzas sobre tres taludes. Cada talud estaría reforzado en profundidad por una serie de reductos colocados en cadena, desde los cuales sería posible cubrir la zona intermedia con el fuego de la artillería. Los campos minados que rodeaban estos puntos cumplirían el cometido de facilitar el contraataque.

Estos planes se elaboraron a comienzos de julio. Al Este, en la retaguardia, se trabajó intensamente para ponerlos en práctica, y a fines de mes ya se extendía hacia Oriente una cadena de reductos fuertemente defendidos, con un poderoso flanco meridional reconstituido a lo largo del talud Alam el-Halfa.

El 27 y 28 de julio Auchinleck y Dorman-Smith volvieron a examinar los planes adoptados tiempo atrás y estudiaron los futuros. En septiembre, el mando de Oriente Medio dispondría de fuerzas más considerables que las que poseía en mayo, antes de la ofensiva de Rommel. Y si los rusos lograban defenderse en el Cáucaso, el Ejército 8, debidamente reforzado, podría lanzar una gran ofensiva a finales de septiembre. Según Auchinleck la operación impondría probablemente «un ataque decidido al sur del saliente de Tell el-Eisa, con la finalidad de efectuar un avance rápido a lo largo de la carretera costera». Si Rommel atacaba en agosto o en septiembre, era casi seguro que dirigiría el golpe contra la que parecía la retaguardia del Ejército 8, partiendo de la línea Bab el-Qattara El-Taqa, y entonces se le derrotaría en el triángulo comprendido entre El-Alamein, El-Hamman y la depresión de El-Qattara. Las órdenes referentes al plan defensivo y a la futura ofensiva se dieron a conocer verbalmente a los comandantes de los Cuerpos de Ejército el día 30 de julio.

El día 25 de julio, los jefes del Estado Mayor británico dieron una respuesta a la pregunta formulada el 9, por la Comisión para la defensa de Oriente Medio, respecto a la prioridad estratégica de Egipto o del golfo Pérsico. Afirmaron que la pérdida de Abadán y de Basrein tendría efectos muy profundos en el potencial bélico del Imperio; que continuaba el peligro de un hundimiento del frente soviético en el transcurso del año, y que, en el peor de los casos, en octubre los alemanes podrían avanzar desde Tábriz y de Astara con un mínimo de tres divisiones o un máximo de cinco.

Mientras la estrategia a seguir en Oriente Medio se iba precisando, Roosevelt y Churchill tomaron las decisiones que permitirían a los Aliados reaccionar finalmente de la forma adecuada. Renunciaron a abrir en Europa, en el transcurso de 1942, el segundo frente que Stalin reclamaba con insistencia y del que los americanos eran también partidarios, y dieron preferencia a un esfuerzo común para asegurar definitivamente la posesión de la costa del Norte de África. La Operación «Sledgehammer» (maza) (plan proyectado para la invasión de Francia septentrional) quedó en suspenso y fue sustituida por la Operación «Torch» (antorcha), una acción angloamericana para la invasión de Marruecos, de Argelia y de Túnez, que se llevaría a cabo mientras el Ejército 8 lanzase su ofensiva para expulsar a Rommel de África. Esta solución no era del agrado de Stalin (y hasta los americanos se adhirieron a ella de no muy buen grado); pero Churchill se apresuró a trasladarse, el 2 de agosto, a Moscú para aplacarlo y convencerlo. Aprovechó el viaje para hacer escala en El Cairo, donde le había precedido el general Brooke, jefe del Estado Mayor General del Imperio, quien quería examinar personalmente los problemas del mando de Oriente Medio.

Churchill se enteró, antes de salir de Londres, de que Auchinleck no había conseguido «vencer y destruir» a Rommel, precisamente cuando la preocupación mayor del «premier» era la Operación «Torch», que debía comenzar en octubre, pero precedida por una victoria del Ejército 8. Por eso le desconcertó mucho el informe que se le envió el 30 de julio en el que Auchinleck le comunicaba que se veía obligado a adoptar una táctica defensiva, y que difícilmente podría reemprender la ofensiva antes de mediados de septiembre. Como es lógico suponer, una ofensiva del Ejército 8 iniciada hacia el 15 de septiembre no





Arriba: Auchinleck. El 15 de agosto de 1942, por orden del Primer Ministro británico, dejó el mando de Oriente Medio y del Ejército 8. Abajo: Montgomery. Fue nombrado comandante del Ejército 8 después de la muerte del general Gott (7 de agosto). *(History of the Second World War)*



En un viaje de inspección, en agosto de 1942, Churchill acude a una reunión con los comandantes del Ejército 8 en la zona de operaciones del frente. *(Camera Press)*

podía influir demasiado en la Operación «Torch», prevista para el mes de octubre.

Por otra parte, el Primer Ministro había cambiado radicalmente de modo de pensar pese a la insistencia de los jefes de Estado Mayor. No estando ya obsesionado por los presagios de primeros de julio, cuando había comparado los reveses del Ejército 8 con el desastre de Dunkerque, su atención se concentraba en la inminente invasión angloamericana del África septentrional francesa, excluyendo todo lo demás. Se negaba a tomar en consideración el envío de refuerzos desde Egipto a Persia o a Irak, mientras no se derrotara a Rommel, alegando que los rusos defenderían el Cáucaso.

El 5 de agosto el Primer Ministro y el jefe del Estado Mayor inspeccionaron las tropas del desierto. Churchill examinó la situación y los planes defensivos del Ejército 8 junto con Auchinleck y Dorman-Smith en el *roulotte* del puesto de mando operativo; volvió a insistir para que se lanzase la ofensiva en agosto o a primeros de septiembre, mientras Auchinleck y su Estado Mayor se oponían a ello por necesidad, con evidente irritación del Primer Ministro.

Insistió, entonces, en que Gott fuera con él a Burg el-Arab, donde la *Desert Air Force* lo recibiría como invitado a comer, y durante el trayecto decidió que el mando del Ejército 8 lo asumiría efectivamente Gott.

La tarde del mismo día 5 de agosto, Churchill le comunicó a Attlee, viceprimer ministro, los resultados de su visita al frente, añadiendo: «Sea de quien sea la culpa de la grave situación existente, no lo es, desde luego, de las tropas y sólo en una pequeña parte puede atribuirse a su armamento y equipo». No vale la pena impugnar la opinión de Churchill a este respecto.

El 6 de agosto, Churchill le reveló al jefe del Estado Mayor General del Imperio que «había perdido la confianza en Auchinleck»; además, el mando de Oriente Medio era «demasiado multiforme y demasiado extenso», por lo que había decidido subdividirlo en dos nuevos mandos: uno del Próximo Oriente, que comprendería Egipto hasta el canal de Suez y otro de Oriente Medio, que comprendería Siria, Palestina, Irak y Persia. Deseaba que el general Brooke asumiese el mando del Próximo Oriente, con Gott al frente del Ejército; y que Auchinleck conservase el mando de Oriente Medio.

El motivo de estos «cambios radicales e inmediatos» estaba en la oposición de Auchinleck para atacar antes del 15 de septiembre y en el deseo, por parte de Churchill, de anticipar la fecha. El telegrama del 6 de agosto, que relegaba a Auchinleck a un puesto de menor importancia y a un comandante de Cuerpo de Ejército y a dos veteranos oficiales de Estado Mayor del Ejército 8 al mando de Oriente Medio, creó, como era inevitable, la impresión de que Auchinleck y sus colaboradores eran culpables de faltas tan graves que se les consideraba inadecuados para posteriores cometidos. Y como si todo esto no bastase, ni siquiera se le había puesto al corriente a Auchinleck.

Pero la respuesta del Gabinete de guerra no se hizo esperar. Se declaraba en contra de la idea de dividir otra vez el Oriente Medio en dos mandos separados, considerando que en aquel momento la existencia de un mando único estaba aún más justificada que en enero, cuando, frente a la amenaza creciente por el Cáucaso, se procedió a la unificación. Por otra parte, el Gobierno, si bien era favorable al nombramiento de Alexander, temía que el cargo previsto para Auchinleck produjese la impresión de que el nuevo mando se había constituido tan sólo para eliminarlo elegantemente.

No menos rápida fue la respuesta del Primer Ministro, cursada entre el 6 y el 7 de agosto. Justificaba la división aduciendo razones logísticas y alegaba que los múltiples deberes de un mando demasiado extenso sin duda había impedido a Auchinleck a asumir personalmente el mando del Ejército 8 en mayo de 1942.

En lo referente a la posición de Auchinleck, el Primer Ministro fue explícito: «No dudo en proponer a Auchinleck como jefe del nuevo mando. A la cabeza de un Ejército y desempeñando un cometido único y preciso goza de mi confianza más incondicionada. Si hubiera asumido el mando del Ejército 8 cuando se lo pedí, creo que habríamos ganado la batalla de Ain el-Gazala... Ha demostrado poseer dotes extraordinarias de carácter y de decisión. Ha sabido salvar la situación incierta en la batalla de Sidi Rezegh y recientemente logró detener nuestra retirada en El-Alamein. No existe un oficial, aquí o en la India, con credenciales mejores que las suyas...»

Pero mientras se transmitía el telegrama de Churchill a Londres, fue derribado el avión en el que Gott se dirigía a El Cairo, y el general murió. La desaparición de Gott fue un rudo golpe para la política del Primer Ministro, encaminada al nombramiento inmediato de un buen comandante para preparar la anhelada ofensiva de agosto o de principios de septiembre. En un primer momento, la elección recayó en el general Maitland Wilson, quien, en aquel momento, se encontraba en El Cairo; pero el general Brooke convenció a Churchill para que aceptara, aunque no de muy buen grado, a Montgomery, informándose a Londres en este sentido. Mientras todo esto ocurría, Auchinleck ignoraba por completo las intenciones del Primer Ministro; y nada supo hasta las primeras horas de la tarde del 8 de agosto, cuando el coronel Jacob le hizo llegar una carta suplicándole que contestara.

La respuesta de Auchinleck, que no se dejó llevar por el resentimiento, fue que sería difícil esperar que el que había sido comandante en jefe en la India y en Oriente Medio aceptase un cargo que prácticamente correspondía a uno de los comandantes de su Ejército, y el 9 de agosto, a mediodía, mantuvo un coloquio, «deprimente pero muy correcto», con el Primer Ministro, del que no se levantó acta. No obstante, sabemos que no se tomó ninguna decisión.

Alexander había llegado a El Cairo por la mañana, y aquella misma tarde Churchill, el jefe del Estado Mayor General del Imperio y Wavell se reunieron para hablar sobre el nuevo mando y de la posibilidad de incluirlo en el de la India. Auchinleck convocó en su propio despacho a Dorman-Smith para examinar con él la propuesta del mando en Persia y en Irak, sobre lo cual estaba aún indeciso. Dorman-Smith le recordó que el 10 de agosto tendría lugar una reunión de consulta del *Disruption Committee* (comisión instituida por la división de los mandos), de la cual él era presidente, diciéndole que prefería no expresar su parecer hasta que pudiera calcular las consecuencias efectivas del cambio.

La comisión comenzó los trabajos la mañana del 10 de agosto. Según las nuevas propuestas, las autoridades políticas y el mando de las fuerzas aéreas de la zona dependerían de dos comandantes en jefe autónomos, y el nuevo mando de Oriente Medio no dispondría ni de una organización para el adiestramiento ni de comunicaciones ni fuerzas eficientes. Si en octubre de 1942 la amenaza del Cáucaso adquiría consistencia, el nuevo mando del Próximo Oriente debería enviar a su debido tiempo los refuerzos indispensables, pues de lo contrario sería demasiado tarde. Pero nada garantizaba que el mando del Próximo Oriente y de todas las fuerzas aéreas del sector no se encontrasen para entonces completamente empeñados en una ofensiva en el desierto. Considerada desde el punto de vista militar, la propuesta de un mando autónomo no sólo parecía inviable, sino incluso peligrosa.

Dorman-Smith consideró oportuno añadir una cláusula adicional al informe de la comisión para llamar la atención hacia estos factores negativos y aconsejar que se revisase la propuesta; la tarde del mismo día 10 comunicó sus conclusiones a Auchinleck, diciéndole que aconsejaría a cualquier comandante en jefe que no aceptara una responsabilidad operativa con tanta precipitación, dada la incertidumbre respecto a las circunstancias que podrían imperar en otoño. Auchinleck le preguntó entonces si, sabiendo que se convertiría en jefe de Estado Mayor del nuevo mando, cambiaría de opinión. «No», respondió Dorman-Smith.

El informe redactado el 14 de agosto por los jefes de los Estados Mayores confirmaba, en gran parte, las opiniones de Dorman-Smith, aunque remitiendo toda decisión al Primer Ministro. El 21 de agosto el general Maitland Wilson fue nombrado comandante en jefe de la zona de Oriente Medio, que comprendía Persia e Irak. Tenía a su

disposición dos divisiones hindúes de infantería, pero cada una de ellas reducida en una brigada; la artillería era ineficaz y los ingenieros y las transmisiones demasiado escasos.

Auchinleck dejó el mando de Oriente Medio y del Ejército 8 el 15 de agosto de 1942, y desapareció del sector de las operaciones; muchos consideraron que había caído en desgracia. El primero que lo rehabilitó fue precisamente Rommel, su adversario: «Aunque las pérdidas de los ingleses fueron superiores a las nuestras en estos combates de El-Alamein, el precio que pagó Auchinleck no fue excesivo, pues lo único que contaba realmente para él era detener nuestro avance, y, para nuestra desgracia, lo consiguió...Auchinleck era un excelente comandante... En El-Alamein tomó la iniciativa y dirigió las operaciones con firmeza y valor poco corrientes. Cada vez que yo estaba a punto de hundir el frente con mis fuerzas motorizadas, él lanzaba un ataque contra los italianos, en otro sector, los dispersaba y penetraba peligrosamente en la zona de nuestros depósitos, o bien amenazaba hundir nuestras líneas por el Sur. Y cada vez yo me veía obligado a interrumpir la acción para acudir en defensa del sector momentáneamente amenazado».

Alexander, sucesor de Auchinleck, adoptó en general el plan defensivo establecido por su predecesor. «El plan –confirmaba el mensaje oficial de Alexander– era mantenernos lo más sólidamente posible en la zona comprendida entre el mar y el talud Ruweisat y amenazar por el flanco cualquier intento de avance enemigo al sur de las elevaciones, desde una posición muy bien fortificada en el talud Alam el-Halfa. El general Montgomery lo aceptó con mi aprobación, en la esperanza de que el enemigo nos diese tiempo suficiente para mejorar nuestras posiciones y reforzar el flanco izquierdo, es decir, el meridional». Alexander, liberado de la responsabilidad del frente septentrional, tenía así amplios recursos utilizables para reforzar el Ejército 8.

LOS ABASTECIMIENTOS: ELEMENTO BASE DE LA BATALLA



Los abastecimientos constituían el elemento fundamental para alcanzar la victoria en la guerra del desierto. Y nunca como en julio de 1942 estuvieron tan seguras las rutas del Ejército 8: la línea del frente se encontraba tan sólo a 105 km de la base principal de Alejandría. Por el contrario, la *Panzerarmee* de Rommel se hallaba en la situación opuesta: en efecto, era preciso traer desde Trípoli (unos 2200 km), Bengasi (cerca de 990 km) y Tobruk (unos 555 km) todos los abastecimientos y refuerzos necesarios. Una vez más se puso de relieve la ley que condiciona la suerte de las batallas en el desierto: cuanto más avanzaba el vencedor, más débiles se iban haciendo sus fuerzas, en tanto que su adversario se reforzaba proporcionalmente. Estas fueron las razones por las cuales Rommel se detuvo, impotente, casi a las puertas de Alejandría. Además, todos los refuerzos del Eje enviados por vía marítima se encontraban bajo la amenaza de la RAF y de la Marina británica, y los transportes por vía terrestre estaban a su vez expuestos a las incursiones del LRDG y de la *Desert Air Force*. Mientras tanto, al Ejército 8 le afluían incesantemente abastecimientos desde la retaguardia, proporcionándole los refuerzos que lograron detener el avance de Rommel y rechazar sus ataques y permitió además reemprender la ofensiva.



LA INCURSION CONTRA CEILAN

En el transcurso de la primavera de 1942, mientras el Ejército británico era rechazado gradualmente fuera de Birmania, la *Royal Navy* experimentaba una serie de reveses frente a la Marina Imperial japonesa, incomparablemente superior. Esto confirmaba, desde luego, que estaba declinando la potencia naval británica en el océano Índico, donde los ingleses habían ejercido un dominio casi indiscutido durante dos siglos. La primera semana de abril, las adiestradísimas fuerzas aeronavales del vicealmirante Nagumo desencadenaron un destructor ataque contra Ceilán y contra la *Eastern Fleet* (Escuadra oriental), acción que reveló claramente la debilidad británica en aquel sector.

Puesto que la arrolladora conquista de Malasia y de las Indias orientales había abierto a los japoneses la puerta del océano Índico, Ceilán se había transformado, dada su posición, en una isla de importancia vital, no sólo para la India, sino también para todo el conjunto de la potencia británica en el Medio y en el Próximo Oriente. Una fuerte escuadra japonesa, que tuviera su base en la citada isla, estaría en situación de poder atacar las vías de comunicación desde el cabo de Buena Esperanza hasta la India y Australia, y además (lo que aún era un peligro más grave) podría cortar definitivamente los enlaces con el golfo Pérsico y con Suez, privando así a Gran Bretaña de gran parte de sus abastecimientos de carburante y al Ejército que combatía en Egipto de refuerzos y de municiones.

Los jefes de Estado Mayor, conscientes de la necesidad de mantener Ceilán a toda costa, se habían preparado a defenderla, concentrando para ello todas las fuerzas que fue posible reunir. A fines de marzo, la guarnición de la isla correspondía a los efectivos de dos divisiones, con gran consternación por parte de Wavell, a la sazón comandante en jefe de la India, quien estaba preocupado porque la frontera nororiental –por donde intuía que era más probable que los japoneses atacasen– estaba guarnecida más débilmente que Ceilán.

Pero el día 13 de marzo, los jefes de Estado Mayor le expusieron sus puntos de vista respecto de la situación y le demostraron que la seguridad de la India dependía, en última instancia, de la posibilidad de mantener abiertas las vías de comunicación en el océano Índico: por esta razón, Colombo y Tricomalee –las dos bases navales más importantes– tenían un valor estratégico superior al de Bengala o al del Assam. Para concretar esta decidida intención de no dejarse arrancar Ceilán, los mismos jefes de Estado Mayor constituyeron una Escuadra oriental, formada por 5 acorazados, 3 portaaviones, 7 cruceros y 14 destructores, al mando del almirante sir James Somerville. La isla disponía, además, de una defensa aérea a base de aparatos de caza, que agrupaban en total dos escuadrones de *Hurricane* y tres de *Fulmar*.

Sin embargo, todas estas fuerzas destinadas a la defensa, aunque a primera vista pudieran parecer muy potentes, suscitaban serios recelos si se sometían a un examen más profundo. En efecto,



Paul Kennedy

Después de la rápida conquista de Asia sudoriental, los japoneses se prepararon para extender su dominio sobre el océano Índico. Ceilán era la llave de acceso a Oriente Medio y a la India; en efecto, la presencia de una fuerte escuadra japonesa, con base en la isla, permitiría dominar no sólo las vías de comunicación con Australia y con la India, sino también con el Ejército 8, en Egipto. La decisión del Almirantazgo británico de enviar a Ceilán una fuerza naval, bastante consistente pero anticuada, tuvo como único resultado inducir a los japoneses a desencadenar contra esta formación un violento ataque, del que se sacó como conclusión evidente, que si la *Royal Navy* no mantenía en aquellas aguas una formación moderna, con un valioso apoyo aéreo, conseguiría más reveses que ventajas.

de los cinco acorazados, los cuatro pertenecientes a la clase R –*Royal Sovereing, Ramillies, Resolution* y *Revenge*– eran antiguos, lentos, muy vulnerables a los ataques aéreos y con una limitada autonomía de crucero. Sólo el modernizado *Warspite*, aunque también un veterano de la batalla de Jutlandia (en la primera Guerra Mundial), podía inspirar cierta confianza si se enfrentaba a uno de los acorazados japoneses. Asimismo, el portaaviones *Hermes* era demasiado pequeño y demasiado viejo. En cuanto a los cruceros, cuatro de ellos eran buques pertenecientes a un tipo planeado durante la primera Guerra Mundial.

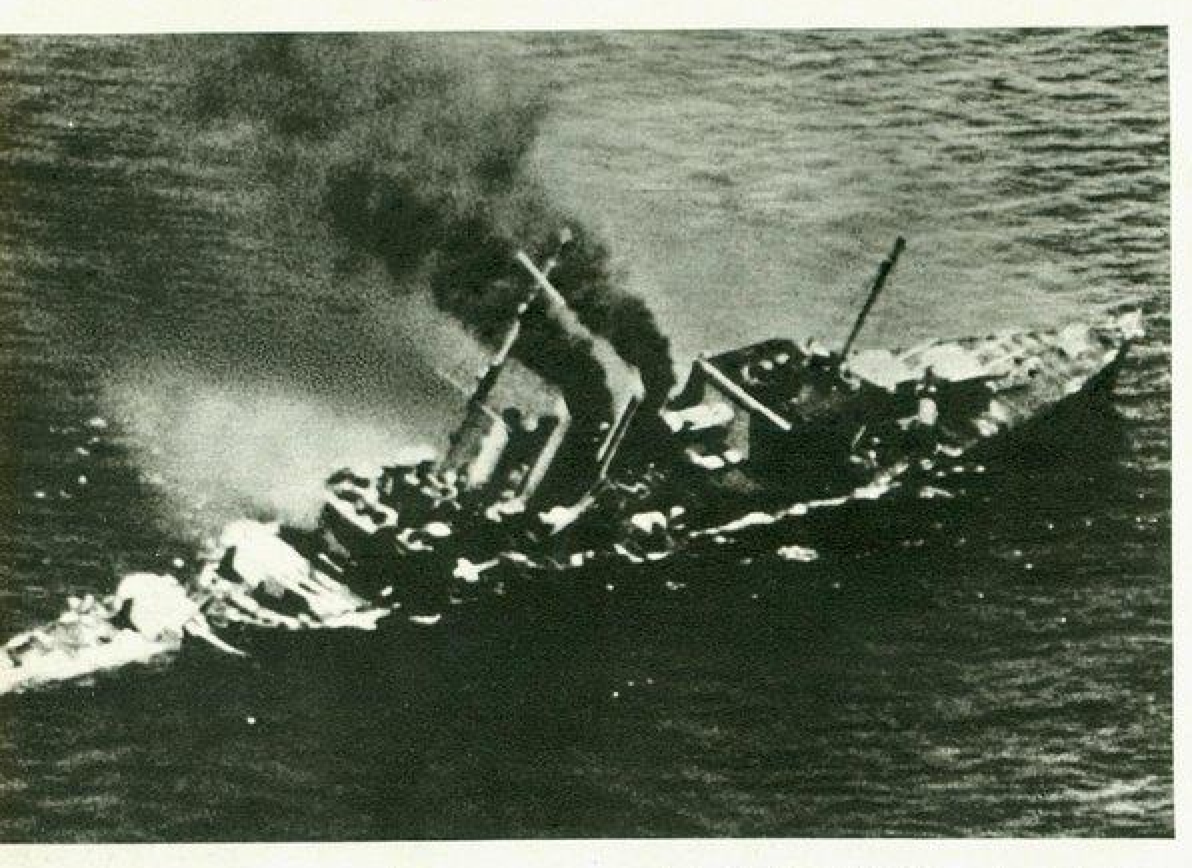
Somerville intentó resolver el problema que presentaba esa Escuadra tan inadecuada constituyendo una formación rápida, la llamada Fuerza A, formada por el *Warspite* y los dos portaaviones modernos, el *Indomitable* y el *Formidable*, además de la mitad, aproximadamente, de los cruceros y de los destructores. Y en una formación más lenta, llamada Fuerza B, agrupó a los acorazados de la clase R, al *Hermes* y al resto de cruceros y destruc-

EASTERN FLEET de Somerville: 5 acorazados, 3 portaaviones, 7 cruceros, 14 destructores

1.ª ESC. AERONAVAL de Nagumo: 5 portaaviones, 4 acorazados, 3 cruceros, 11 destructores

FORMACIÓN CORSARIA de Ozawa: 1 portaaviones, 7 cruceros, 11 destructores

A fines de marzo de 1942, el almirante británico Somerville fue informado de que los japoneses atacarían Ceilán el día 1 de abril. Su escuadra salió entonces en exploración al sur de la citada isla y navegó por la zona hasta la noche del día 2; pero al no avistar a los japoneses el almirante ordenó a la flota que se dispersase. El 4 de abril, la formación aeronaval nipona del almirante Nagumo fue descubierta por un *Catalina* de la RAF al sudeste de Ceilán. Al amanecer del día 5, bombarderos y cazas japoneses atacaron Colombo y causaron bastantes daños; el día 9 los portaaviones de Nagumo atacaron Trincomalee. Después de este éxito se retiraron al océano Pacífico; también se retiró la formación del vicealmirante Ozawa, que en tres días logró hundir 23 buques cortando las comunicaciones marítimas con Calcuta.





tores. Pero es preciso tener en cuenta que estas dos fuerzas, además de estar desequilibradas en su composición, jamás habían tenido la ocasión de operar juntas como una verdadera Escuadra.

También la defensa aérea de Ceilán era inadecuada, porque los cazas *Fulmar* –aparatos biplazas de la Marina– no podían compararse con los formidables cazas de la Marina nipona, los *Zero*, los cuales, en las acciones a baja cota, eran incluso superiores a los *Hurricane*. Los únicos bombarderos disponibles eran los de un escuadrón *Blenheim*, mientras dos unidades de *Catalina* se utilizaban para el reconocimiento.

Dada la situación, Somerville se alarmó seriamente cuando el Servicio de Información le comunicó que, con toda probabilidad, los japoneses atacarían Ceilán el día 1 de abril o en alguna fecha más o menos próxima; pero más se habría alarmado si hubiera conocido la exacta composición de las fuerzas destinadas a realizar el ataque. En efecto, los japoneses habían decidido emplear su formación naval más potente, la primera Escuadra aeronaval del vicealmirante Nagumo, que comprendía cinco de los portaaviones que habían participado en la acción de Pearl Harbor –*Akagi*, *Soryu*, *Hiryu*, *Shokaku* y *Zuikaku*–, cada uno de los cuales llevaba a bordo 60 aparatos. La formación de apoyo la constituían 4 acorazados, 3 cruceros y 11 destructores. Pero aún había más; pues los japoneses, fieles a su táctica de lanzar ataques simultáneos en distintos sectores, también habían incluido en el plan una incursión contra los buques británicos que navegaban por el golfo de Bengala, con el fin de interrumpir el flujo de abastecimientos dirigidos a Calcuta, que era el puerto más importante de que disponían los Aliados en el Assam y en Bengala. En la operación, que debía comenzar cuando el grueso de las fuerzas aeronavales hubiera iniciado el ataque contra Ceilán, participarían el portaaviones ligero *Ryujo*, 7 cruceros y 11 destructores a las órdenes del vicealmirante Ozawa. El comandante en jefe de las operaciones combinadas era el vicealmirante Kondo.

No hay duda de que la empresa con la que el almirante Somerville iba a enfrentarse era de extrema dificultad. Por una parte debía defender Ceilán, incluso exponiéndose a que su Escuadra sufriera daños gravísimos; por otra, si el ataque de los japoneses no fuera más que un golpe de mano contra los buques y las instalaciones portuarias, como el de Port Darwin, debía evitar que su formación fuese destruida por la enemiga, que, desde luego, era bastante más fuerte. La *Eastern Fleet* era débil y, como ya se ha dicho, poco homogénea; pero representaba todo lo que el Almirantazgo, abrumado por las peticiones, le había podido conceder, y si era destruida ya no sería posible reunir otra. La única perspectiva de éxito estaba en la esperanza de que alguno de los buques japoneses fuese alcanzado y puesto fuera de combate, por los bombarderos terrestres o por los aviones torpederos de los portaaviones, en una acción nocturna. En este caso podría hundir a los buques alcanzados.

Por esto, el último día de marzo, la Escuadra británica salió en exploración al sur de Ceilán, en una zona marítima desde la que Somerville esperaba poder lanzar un ataque nocturno con sus portaaviones en el caso de que los japoneses comparecieran por el Sudeste, que era su ruta de aproximación más probable. Manteniéndose en crucero por aquella zona, también podría refugiarse en el atolón Addu, una base secreta situada en las islas Maldivas, en el caso de que el enemigo intentara atraerlo a una acción naval que él sabía que no podría sostener.

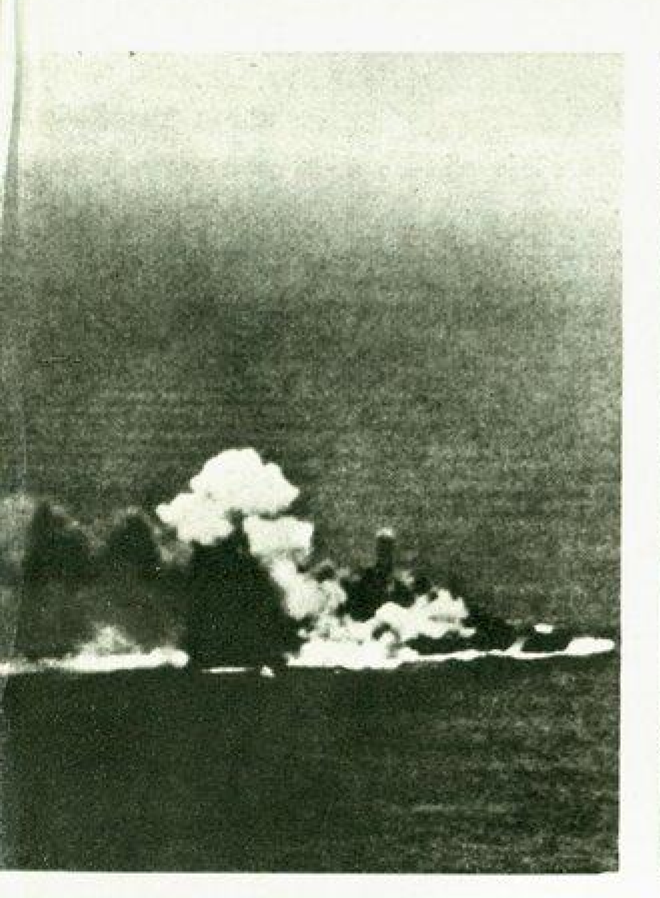
Así, pues, la *Eastern Fleet* navegó por la citada zona hasta la noche del 2 de abril, cuando Somerville, juzgando ya que el Servicio de Información había incurrido en un error, o bien que los japoneses habían llegado a conocer la concentración de su formación y en consecuencia cambiaran la fecha fijada para el ataque, ordenó a los buques volver a la base de Addu para abastecerse de combustible. Los cruceros pesados *Dorsetshire* y *Cornwall* se enviaron a Colombo y el portaaviones ligero *Hermes*, escoltado por el destructor *Vampire*, a Trincomalee.

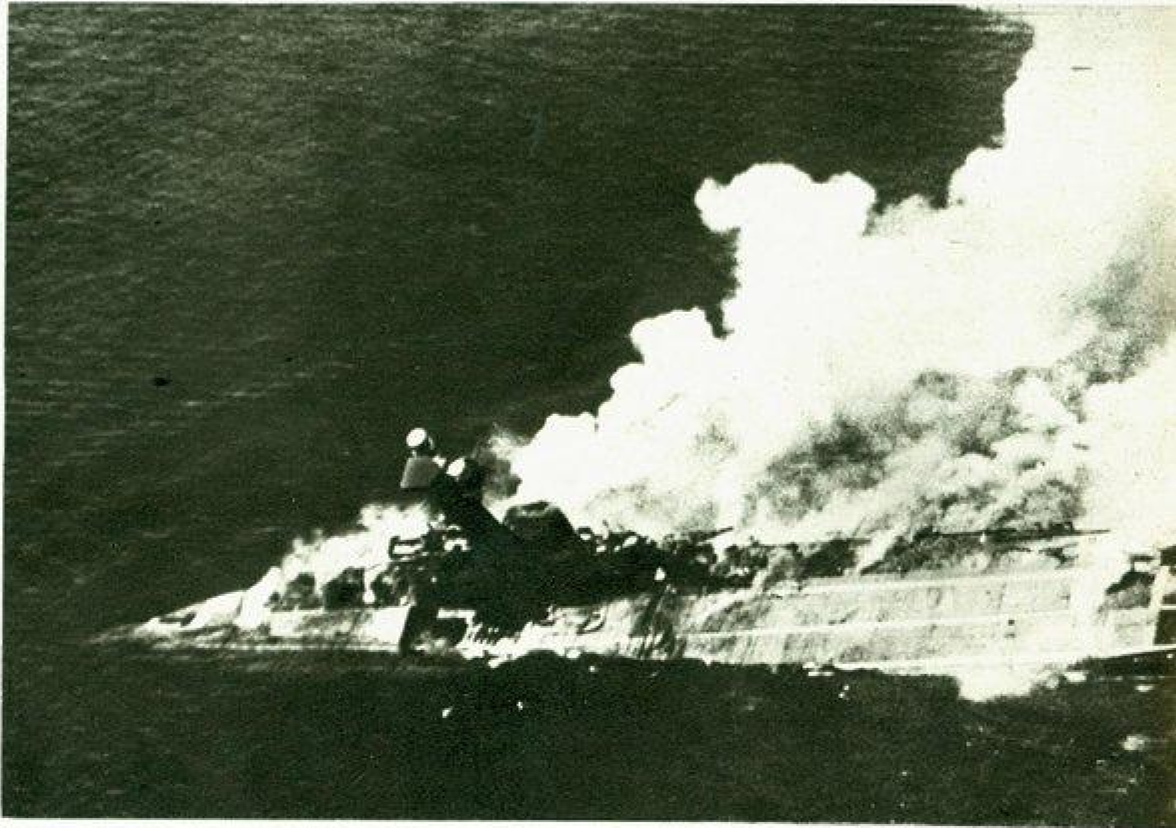
No cabe duda de que Somerville cometió un error al dispersar así a sus unidades: la decisión habría estado justificada tan sólo en el caso de que el almirante hubiera recibido confirmación de que el enemigo había renunciado efectivamente al proyecto de atacar Ceilán. Lo que en realidad ocurría era que el ataque japonés se había fijado para el 5 de abril, no para el 1, y puesto que el 5 era domingo de Pascua, los ingleses deberían haber tenido por lo menos la sospecha de que el día elegido fuese aquél, dada la costumbre de los japoneses de asestar sus golpes en ocasión de cualquier festividad nacional o bien en domingo, cuando pensaban sorprender al enemigo, como ya había ocurrido en Pearl Harbor.

El almirante Somerville se encontraba precisamente en una situación muy desfavorable, desde el punto de vista táctico, cuando fue informado de que un *Catalina* había avistado, la tarde del 4 de abril y a 360 millas al sudeste de Ceilán, una gran formación de buques japoneses. En aquel momento, su formación rápida estaba abasteciéndose de combustible y la formación lenta no estaría dispuesta hasta el día siguiente. La Fuerza A (o sea, la formación rápida) salió a alta mar en cuanto le fue posible; pero, como se encontraba a 600 millas de Ceilán, resultaba imposible que pudiera interceptar a la formación enemiga antes de que ésta lanzase el esperado ataque. Y Somerville, aun cuando seguía alimentando alguna esperanza en cuanto al éxito de una acción nocturna de los aviones torpederos, tampoco podía arriesgarse a exponer sus portaaviones al peligro que suponía la proximidad de los acorazados japoneses sin el apoyo de la Fuerza B.

Mientras tanto, en Colombo, el almirante Layton, a quien correspondía el mérito de haber reorganizado radicalmente las defensas de la isla en el breve tiempo (apenas un mes) transcurrido desde su designación como comandante en jefe de Ceilán, puso estas defensas en estado de alarma y ordenó a todos los buques que estaban en condiciones de hacerse a la mar que se alejasen para evitar que pudieran ser hundidos en el ataque que se avecinaba. Y en efecto, la madrugada del día 5 de abril 91 bombarderos y 36 cazas atacaron Colombo. Los 42 *Hurricane* y *Fulmar*, que despegaron con retraso para rechazar a los atacantes, se empeñaron en combates a baja cota con los aparatos japoneses, los mucho más maniobrables *Zero* (el retraso en elevarse se debió a una avería del radar, que no dio la alarma a tiempo), siendo abatidos 19 aparatos británicos contra los 7 perdidos por los nipones. También se perdió una formación de 6 aviones torpederos *Swordfish*, que por azar se vio mezclada en la vorágine de los encarnizados combates. Sin embargo, los daños causados por los bombarderos enemigos en las instalaciones portuarias de Colombo fueron más bien limitados; no obstante, hundieron un crucero auxiliar y un destructor, y alcanzaron otras dos unidades.

El mismo día, aparatos de reconocimiento enemigos avistaron a los cruceros pesados *Dorsetshire* y *Cornwall* mientras se dirigían a toda máquina hacia el lugar asignado a la Fuerza A, situado a notable distancia de la posición calculada





El día 5 de abril de 1942, hacia las 13,40 horas, los cruceros pesados *Dorsetshire* (a la izquierda mientras se hunde) y *Cornwall* (en el centro en llamas) fueron atacados por 53 bombarderos japoneses, que se lanzaron en picado. El *Dorsetshire*, alcanzado por nueve bombas, se fue a pique en ocho minutos; el *Cornwall* también se hundió al cabo de veintidós. Unos 1122 hombres, entre oficiales y marineros de la tripulación pudieron salvarse. Después de la incursión contra Trincomalee (9 de abril) el portaaviones *Hermes* (a la derecha) al ser atacado por aviones japoneses se fue a pique. Durante el mismo ataque también fueron hundidos el *Vampire* y tres unidades menores. (Imperial War Museum)

para los portaaviones japoneses. Hacia las 13,40 horas los cruceros fueron atacados por 56 bombarderos, que se lanzaron en picado y con admirable precisión, con el sol a la espalda, apuntando directamente contra los navíos ingleses. El resultado fue una nueva demostración, no sólo de la habilidad de los pilotos navales japoneses, sino también de la potencia de una fuerza aérea embarcada y empleada contra buques de guerra privados de la protección de sus propios cazas. El *Dorsetshire*, alcanzado por nueve bombas, como mínimo, se fue a pique en ocho minutos, y el *Cornwall* corrió la misma suerte al cabo de otros veintidós. Por fortuna, 1122 hombres, entre oficiales y marineros de la tripulación, sobre un total de 1546, sobrevivieron al violento ataque.

El día 6 de abril Somerville, después de haber reunido sus dos formaciones, se alejó prudentemente de Ceilán y se dirigió hacia el Sudoeste. La desaparición de los portaaviones de Nagumo, tras la incursión sobre Colombo, le hizo sospechar que los japoneses conocían ya la existencia de la base secreta en el atolón de Addu (no fue una medida muy acertada mandar precisamente a aquella zona al *Dorsetshire* y al *Cornwall*) y que ahora esperaban al acecho su formación para atacarla a su regreso. Por lo tanto, precedido por continuos reconocimientos aéreos, el almirante se aproximó a esta base con la máxima cautela y realizando frecuentes cambios de rumbo, llegó a ella el 8 de abril.

La incursión aérea sobre el puerto de Trincomalee

Por fortuna, los japoneses ignoraban a donde se dirigían los dos cruceros ingleses y concentraron su búsqueda mucho más al este de la ruta seguida por la Escuadra británica. Los portaaviones de Nagumo, después de haberse dirigido al Este, luego al Norte y finalmente al Oeste, se prepararon para lanzar un segundo ataque, esta vez contra Trincomalee. Pero el 8 de abril este puerto se puso en estado de alarma y se ordenó la salida del mismo a todos los buques que en él se encontraban. A la mañana siguiente los diques portuarios y el aeródromo sufrieron el ataque de 90 aviones, siete de los cuales fueron derribados por los cazas de la defensa. La pérdidas inglesas se elevaron a nueve cazas más cinco bombarderos *Blenheim* que se habían elevado para atacar a su vez a la formación japonesa.

Poco después fueron atacados el portaaviones *Hermes* y el destructor *Vampire*; a los dos buques se les había ordenado salir de Trincomalee, y ambos pudieron experimentar tristemente los estragos que una formación de bombarderos debidamente adiestrados podía causar. Apenas terminada la incursión sobre Trincomalee, la Escuadra de Nagumo echó a pique el *Hermes*, que desapareció entre las aguas en menos de 20 minutos; el destructor resistió un poco más. Luego, para completar su obra, los japoneses hundieron también una corbeta, un buque cisterna y un buque auxiliar que se encontraban en aquellas aguas. Tras haber logrado este último éxito, los portaaviones japoneses se retiraron del océano Índico –con el comprensible alivio por parte de los ingleses– y volvieron a entrar en el Pacífico.

También se retiró la formación corsaria del vicealmirante Ozawa, que en tres días logró hundir 23 buques, con un total de 112.312 toneladas, interrumpiendo así las comunicaciones marítimas con Calcuta. Los aviones del *Ryujo*, que formaba parte de esta Escuadra, llevaron a cabo incursiones contra Visakhapatnam y contra Kakinada, provocando en la India el justificado temor de una próxima invasión, temor que, por cierto, duró mucho tiempo.

Otra Escuadra también se retiró de la zona marítima en torno a Ceilán; pero ésta fue precisamente la del almirante Somerville. En efecto, los cuatro acorazados de la clase R, que según el propio Almirantazgo representaban «un pasivo más que un activo» se habían enviado a Kilindini, en África oriental, el 8 de abril, o sea el día anterior a la incursión sobre Trincomalee. En cambio, la Fuerza A permaneció en la zona, con la misión de contrarrestar las incursiones de fuerzas navales ligeras del enemigo; pero, en la práctica, también se la retiró a Bombay, donde permaneció hasta el mes de junio, en que se la envió al Mediterráneo para escoltar un convoy que se dirigía a Malta.

Afortunadamente para Ceilán, la intención de los japoneses era expansionarse más al Este que al Oeste. Por lo tanto, el teatro de operaciones asignado a los portaaviones de Nagumo para las acciones que inmediatamente iban a seguir eran el mar del Coral y Midway. Pero como estos planes del enemigo no se conocían en Londres ni en Colombo, el temor de perder Ceilán y la India meridional, y hasta incluso toda la gran península india, constituía una constante obsesión especialmente después de haberse demostrado la extrema debilidad de las defensas existentes. Fue este temor el que impulsó a tomar algunas contramedidas, como, por ejemplo, la invasión de Madagascar.

El ataque desencadenado por los japoneses contra dicha isla demostró cuán equivocado era el concepto del Almirantazgo británico respecto a que una formación de buques anticuados, estacionados en aquellas aguas, sería suficiente para disuadir al enemigo de un intento de invasión o para impedir las incursiones de sus medios navales ligeros. Incluso se puede suponer que el ataque no habría tenido lugar aunque no se hubiera constituido la *Eastern Fleet*, pues en realidad el objetivo esencial de la incursión había sido impedir el envío de un gran número de soldados y de abastecimientos a Rangún antes de la invasión japonesa de Birmania. La *Eastern Fleet* constituía no obstante una amenaza para el enemigo; en cambio no se podía decir lo mismo de los simples refuerzos de las defensas aéreas y terrestres alrededor de la isla. La única reacción eficaz a la expansión japonesa en el océano Índico y en el Pacífico era la constitución de una poderosa formación de acorazados y de portaaviones, sobre todo de portaaviones modernos.

La enseñanza que se desprendía de la incursión sobre Ceilán era evidente: si los ingleses no podían oponer a los japoneses unas fuerzas navales por lo menos iguales a las de éstos, en cuanto a potencia, la *Eastern Fleet* no serviría prácticamente de nada.

PAUL W. KENNEDY

Licenciado con la máxima calificación en historia moderna en la universidad de Newcastle-upon Tyne, estudió después en el St. Anthony's Postgraduate College de Oxford, donde se preparó para la enseñanza libre. Ha colaborado en las investigaciones de sir Basil Liddell Hart.



MADAGASCAR: LA PRIMERA INVASION ALIADA

J. L. Moulton, general de división

La incursión japonesa sobre Ceilán acrecentó el temor de los Aliados de que las fuerzas del Eje pudieran servirse de Madagascar como base para cortar sus líneas de comunicación por el cabo de Buena Esperanza, pues la isla, tras el derrumbamiento de Francia, había permanecido fiel al Gobierno de Vichy. La decisión de ocuparla dio al mando de las fuerzas británicas para operaciones combinadas la ocasión de aplicar sus nuevas técnicas en las acciones bélicas anfibias. El autor de este capítulo, que tomó parte en la invasión de la isla, la define como "una extraña mezcla de habilidad y de ineficacia" y termina preguntándose si no hubiera sido quizá posible evitarla.



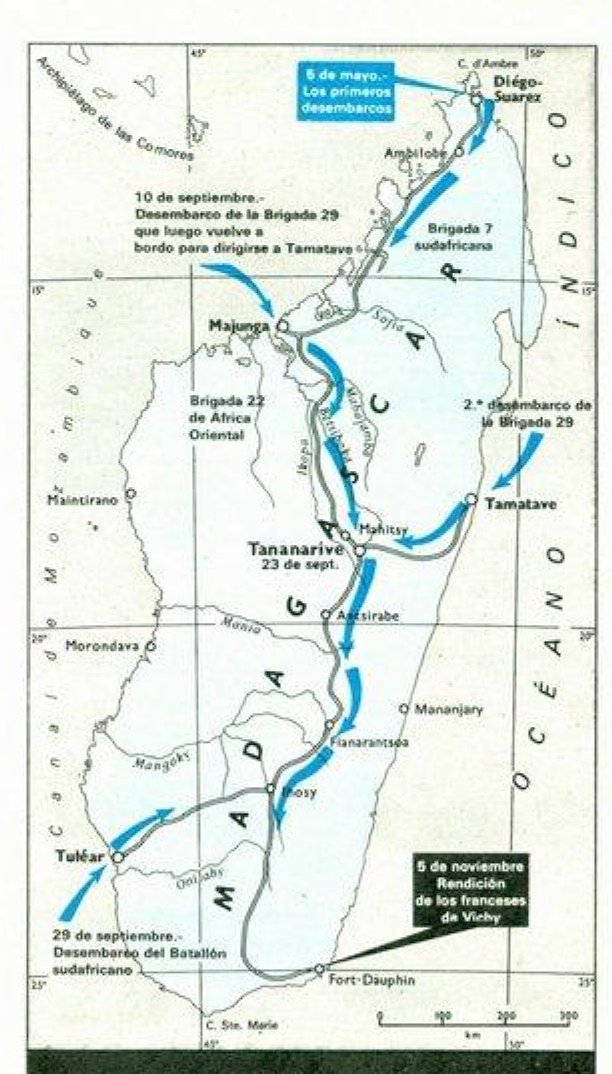
Fuerzas británicas de la Brigada 22 desembarcan de las lanchas de asalto en la playa de Tamatave, en septiembre de 1942.
(Imperial War Museum)

«Pocos recuerdos son más melancólicos que los recuerdos de las posibilidades perdidas y pocas derrotas son más dolorosas que las que, examinadas retrospectivamente, aparecen claramente evitables y que además debieran haber sido evitadas». Con estas palabras acaba el capítulo correspondiente a la campaña de Gallípoli en la historia militar oficial. Sin embargo, en el período entre las dos guerras, poco se hizo para poner remedio a la falta total de preparación para la guerra anfibia, que fue la causa fundamental de aquella derrota. En septiembre de 1939, mientras Gran Bretaña estaba empeñada en una estrategia continental con medios increíblemente inadecuados, se abandonó incluso lo poco que se había hecho en este sentido desde 1937. Más tarde, en 1940, apenas terminada la evacuación de Dunkerque, el espíritu combativo de Churchill empezó a tomar en consideración la posibilidad de un contraataque.

En verano de 1940 era ya evidente que para derrotar a Alemania sería necesario emprender alguna gran operación de ultramar. Pero también era evidente que, para reunir los medios necesarios para realizarla, Gran Bretaña necesitaría algunos años. Y, mientras tanto, Churchill exigía que se pasase a la acción. En junio del mismo año, Churchill ordenó la constitución del mando de operaciones combinadas, y en julio puso al frente del mismo a un viejo amigo suyo, el almirante sir Roger Keyes. Tanto Churchill como Keyes habían sido protagonistas directos de la citada empresa de Gallípoli; el primero como ardiente sostenedor de la misma en el Gobierno, atrayendo sobre sí la censura general por el fracaso; Keyes, entonces comodoro, en su calidad de jefe del Estado Mayor naval y convencido partidario de las acciones navales más audaces. Si hubiera sido almirante en 1915, quizá Keyes hubiera logrado llevar la Escuadra a Constantinopla y a la victoria; pero en 1940 era ya un hombre bastante mayor y no se sentía atraído en modo alguno por la perspectiva de los largos preparativos que imponía una gran invasión. Además, no tenía las ideas demasiado claras respecto a todo lo que se debería proveer.

Por el contrario, Churchill se dio cuenta desde el principio de que sería preciso desembarcar fuertes contingentes de hombres, junto con un número adecuado de medios de transporte, artillería y, sobre todo, carros de combate. Para el desembarco de los carros se realizaron dos tipos de embarcación: una barcaza de desembarco, designada con la sigla LCT, pequeña, de fácil construcción, con reducida autonomía y destinada esencialmente a la travesía del canal de la Mancha, y un buque mucho más grande, llamado LST, de unas 5000 toneladas, más apto que la anterior para navegar y capaz de realizar travesías oceánicas. Para la infantería era necesario disponer de un gran número de embarcaciones de desembarco de asalto, como las excelentes LCA, proyectadas un poco antes de la guerra, ligeramente acorazadas y que un transatlántico podría llevar a bordo en el lugar de sus lanchas de salvamento. Equipados con las LCA, los transatlánticos se transformaron en «grandes buques de asalto de la infantería», mientras los transbordadores del canal de la Mancha se transformaron en «buques medios de asalto de infantería». En cuanto a la LCM, «embarcación de desembarco media», podía transportar un carro de combate o bien uno o dos camiones, y al mismo tiempo era lo bastante pequeña para poder ser izada a bordo mediante la grúa de un transatlántico o de un carguero. Otros buques mercantes, retirados del tráfico marítimo para ser dedicados al transporte de camiones, artillería y carros de combate, se denominaron «buques de transporte de medios motorizados» (MT).

El primer centro de adiestramiento para operaciones combinadas (CTC, Combined Training Centre), se constituyó en Inveraray, en la parte montañosa de Escocia. Churchill ya hizo alusión a su proyecto de un desembarco en Europa en un telegrama que envió a Roosevelt en julio de 1941, solicitando la ayuda de América para la construcción de los medios necesarios. A fines de 1940, los primeros buques de asalto para infantería –el *Glenroy*, el *Glengyle* y el *Glenearn*– dejaron Gran Bretaña y pasaron al Mediterráneo. «Los tres *Glen*», como se los llamaba, se habían proyectado como buques de asalto para infantería ya antes de la guerra; ahora llevaban equipos militares y transportaban comandos. Según los planes, deberían emplearse para realizar el proyecto, calurosamente sostenido por Keyes, de la conquista de Pantelaria, o bien para la invasión del Dodecaneso. Pero las cosas marcharon de una manera muy distinta, porque estos planes tuvieron que ser arrinconados ante la irrupción de los alemanes en el Mediterráneo, y los *Glen* se emplearon por primera vez en las operaciones de evacuación de Grecia y de Creta.



Como consecuencia de la incursión aeronaval japonesa contra Ceilán (5 y 9 de abril) los ingleses decidieron invadir Madagascar, punto clave de la defensa del océano Índico. Los desembarcos comenzaron el día 5 de mayo de 1942 en la costa septentrional de la isla (mapa inferior): los objetivos principales eran Diégo-Suarez y Antsirane, donde los franceses opusieron una resistencia que puso en peligro el éxito de la operación. Sin embargo, el día 7 de mayo, las bases septentrionales de la isla estaban ya en manos británicas. El resto de la ocupación se realizó mediante desembarcos posteriores al norte y al sur de la costa: el 10 de septiembre en Majunga; unos días más tarde en Tamatave, y el 29 en Tuléar. Por último, el 5 de noviembre, el gobernador general solicitó la rendición: la campaña aliada había durado seis meses.

Destructor ANTHONY con 50 marines
Middle Reef
South Reef
5 de mayo-04.38 h.- Desembarco del comando n.º 5 y del 2.º East Lancashire en Red Beach; captura de las baterías francesas
Long Reef
B. Courrier
Nosi Hara
Buques de apoyo
5 de mayo-04.30/11.00 h.- Desembarco de la Brigada 29
Basse Pointe
Blue Beach
White Beach 2.º Royal Welch Fusiliers
5 de mayo-02.35 h. Las barcazas de desembarco se separan de los buques dirigiéndose a la costa
Bahía de Ambararatra
Ambararatra
Dirección principal del avance de las Brigadas 17 y 29
Sendero
Green Beach 1.er Royal Scots Fusiliers
Escollos coralinos
0 1 2 3 4 5
km
a Cabo d'Ambre
7 de mayo, el Batallón francés se rinde
Alba de 5 de mayo los SWORDFISH atacan a los buques de la bahía
C. Vatomainti
C.Tanifotsi
Oronjia
Paso Oronjia
Bahía de Diégo-Suarez
Diego-Suarez
Península de Oronjia
Pen. de Andrakaka
5 de mayo 14.50 h.
Antsirane
6 de mayo-22.00 h.- El destructor ANTHONY desembarca los marines. Conquista de Antsirane al amanecer del 7 de mayo
Cul de Sac Gallois
B. des Français
Fuerte
5 de mayo-11.00 h.- Abren fuego las tropas francesas. La resistencia cesa a las 15.00 h.
PRINCIPALES DEFENSAS FRANCESAS
7 de mayo-23.00 h.- Se quiebra la tenaz resistencia francesa
Col de Bonne Nouvelle
Alba del 5 de mayo. Los HURRICANE destruyen a los aviones franceses
Aeródromo
a Joffreville

Churchill elige cuidadosamente sus objetivos

Mientras tanto, en Londres, Churchill había preparado una serie de propuestas relativas a las operaciones combinadas en el Atlántico: la primera, en septiembre de 1940 fue la de Dakar; luego, a comienzos de 1941, una acción que debería prevenir una eventual amenaza alemana contra las Azores; finalmente, en mayo, un plan para la ocupación de la isla de Gran Canaria, en el archipiélago español de las Canarias, si Hitler invadía España. Con miras a esta última operación se reunió en Inveraray un cuerpo de expedición mixto, formado por contingentes del Ejército, por un comando y por unidades de infantería de Marina, que en conjunto tenía, aproximadamente, los efectivos de una división y que estaba a las órdenes del general de división Robert Sturges. Cuando se concretaron las órdenes para la operación se procedió apresuradamente a una prueba general; y si bien luego se revocó la orden puesto que Alemania no invadió España, continuó el adiestramiento de estas fuerzas.

En junio de 1941, el grupo de Inveraray –designado primero como Fuerza 110 y luego como Cuerpo de expedición– se incrementó hasta comprender tres brigadas del Ejército, un comando y dos brigadas de infantería de Marina, con un número limitado de medios acorazados, artillería y vehículos. Durante el resto de 1941, el grupo desarrolló los planes de una serie de operaciones proyectadas, en cuya elaboración deberían participar oficiales de Marina. Pero, como estos últimos estaban ocupados en operaciones en el mar, también la parte naval del adiestramiento anfibio la desarrolló casi por completo el Estado Mayor de Inveraray.

Inveraray se encuentra en el extremo del Loch Fyne. Las costas son abruptas y protegidas, y el terreno compacto, de modo que en las breves noches septentrionales las fuerzas de desembarco no encontrarían ninguna dificultad en reconocerlas. Sturges, comprendiendo que eran necesarias pruebas de mayor dificultad, solicitó poder realizar un ejercicio en costas no conocidas, y, así, en agosto, una gran parte de sus fuerzas embarcó para Scapa Flow, con el fin de realizar un ejercicio práctico de desembarco durante la noche y en el momento mismo de la llegada.

La prueba fue un verdadero desastre. Las condiciones atmosféricas eran malas. Además, al entrar en Scapa Flow, el buque que transportaba uno de los batallones de asalto chocó contra la barrera. En la bahía de Swanbister, donde el grupo debía desembarcar, quedaron encallados en los bajíos la mayoría de los medios de desembarco y los vehículos.

Sin embargo, horas después de aquella infausta jornada, marineros, soldados e infantes de marina, calados hasta los huesos, volvieron a ocupar sus puestos, recuperaron las embarcaciones de desembarco y los vehículos, marcharon hacia los objetivos señalados, descargaron los abastecimientos y establecieron las primeras comunicaciones. Keyes no había comprendido que aquel ejercicio iba a ser de gran utilidad a la Fuerza 110, porque ahora gran parte de los oficiales y de los hombres de las diferentes unidades sabían por propia experiencia, y por primera vez, lo que era luchar con problemas reales.

Más tarde, en Navidad de 1941, Sturges recibió la orden de preparar el plan de la Operación «Bonus» (la conquista de Diégo-Suarez, en el extremo septentrional de Madagascar), una operación que en seguida se anuló, como ya había ocurrido con otras. Pero meses después, el 12 de marzo de 1942, le encargaron de nuevo que se ocupase de ella, informándole de que una fuerza militar reducida y a su mando debía partir dentro de ocho días para llevar a término la Operación «Ironclad», que era el nuevo nombre que se dio a la empresa.

La isla de Madagascar tiene unos 1450 km de longitud por 480 de anchura. Su capital, Tananarive, se halla situada en el centro y se sirve del puerto de Tamatave, en la costa oriental y a 160 kilómetros de distancia. Desde Tananarive parten carreteras que conducen, hacia el Sur, a Tuléar y a Fort-Dauphin, y hacia el Noroeste, a Majunga, que se halla a 560 km. Pero, para alcanzar por vía terrestre el magnífico puerto natural de Diégo-Suarez, en el extremo septentrional de la isla, no hay más que una carretera, que corre hacia el Norte y se bifurca de la arteria Tananarive-Majunga. Desde allí se extiende en dirección Norte, a lo largo de unos 720 km; pero, más que una carretera, se trata en gran parte de una pista burdamente trazada y en malas condiciones.

En 1942, todos los abastecimientos y refuerzos procedentes de Gran Bretaña y enviados a Oriente Medio y a la India, debían recorrer la ruta del cabo de Buena Esperanza, costeando Madagascar al Este y al Oeste, según se dirigieran al Norte o al Nordeste. Si los submarinos japoneses o los alemanes lograban establecer una base en Diégo-Suarez, podrían cerrar ambas vías de comunicación, paralizando así los preparativos contra Rommel en Egipto o los que estaban en curso en la India contra los japoneses.

En 1940 se habían manifestado en Madagascar algunos síntomas de sentimientos gaullistas, que fueron sofocados en seguida. Al año siguiente llegó desde Francia un nuevo gobernador general, Annet, funcionario colonial de carrera, quien consideraba a Pétain como jefe legítimo de su derrotado país y sabía muy poco de submarinos japoneses o de invasores ingleses.

En diciembre de 1941, de Gaulle había pedido ayuda a los ingleses para que proporcionaran apoyo naval y aéreo a un grupo de desembarco de la Francia Libre, que intentaría apoderarse de Majunga; pero entonces se juzgaron demasiado escasas las fuerzas de que disponía de Gaulle para esta empresa, y, por otra parte, el recuerdo del fracaso de Dakar era un importante argumento en contra de esta nueva expedición anglo-francesa. Pero unos meses después, en febrero de 1942, el general Smuts telegrafió a Churchill diciéndole que consideraba a Madagascar como la clave de la defensa del océano Indico y le recordaba de paso que tuviera en cuenta que la Francia de Vichy había dejado entrar a los japoneses en Indochina sin resistir y sin protestar. Por eso, el 12 de marzo, Churchill ordenó a los jefes de Estado Mayor que volvieran a examinar el problema de una invasión de Madagascar, y el 14 del mismo mes informó a Roosevelt de la inminente partida de un cuerpo expedicionario escoltado por una parte de los buques pertenecientes a la Fuerza H de Gibraltar, a fin de que la *Eastern Fleet* no se apartara de su misión de enfrentarse con los japoneses.

Constitución de la Fuerza 121

La mañana del 14 de marzo, cuando el general Sturges se presentó en el Ministerio de la Guerra, supo que se había decidido la operación para la conquista de Diégo-Suarez y que era necesario proceder a una modificación radical del primitivo plan. A la sazón, la División de infantería 5 estaba embarcando en Liverpool para ser trasladada a la India; pero esta unidad no había sido adiestrada en operaciones anfibias y por lo tanto no podía ser destinada a un desembarco en tierra enemiga. Además, sus brigadas se habían embarcado en convoyes separados. A Sturges le asignarían tan sólo el Grupo 17, al mando del general G. W. B. Tarleton, y a este grupo se le añadiría también el Grupo autónomo de infantería 29 del general F. W. Festing, unidad muy bien preparada para acciones anfibias.

Así la Fuerza 121 estaría constituida por dos grupos de brigadas al mando de Sturges y por un pequeño comando. El grueso de sus componentes, excepto el Grupo 17, embarcaría en cuatro buques de desembarco para infantería –*Keren, Karanja, Winchester Castle* y *Sobieski*–, cuya capacidad total se limitaba a poco más de 5000 hombres, entre oficiales y soldados, y a 115 vehículos tan sólo. El Grupo 29 estaba compuesto por cuatro batallones (los efectivos de un batallón correspondían entonces a unos 850 hombres y 60 vehículos), y en él figuraban además los 600 componentes del comando nº 5. Luego había que tener en cuenta los carros de combate, la artillería, los ingenieros, las unidades de abastecimientos y de comunicaciones, la Plana Mayor, las de la Marina y del Ejército adscritas a los servicios de playa y la tripulación de los medios de desembarco, de modo que era evidente que la Fuerza 121, excluido el Grupo 17, debería reducirse casi a su esqueleto.

Sin embargo, en Durban se podría remediar, al menos parcialmente, la preocupante escasez de cañones y de transporte, porque allí se agregarían a las fuerzas de la expedición otros tres buques: el *Bachaquero*, el *Derwentdale* y el *Royal Ulsterman*. El *Bachaquero*, buque cisterna de reducido calado y debidamente transformado, había sido el primero de los LST y podría cargar unos 60 vehículos y cañones del Grupo 17 para desembarcarlos directamente en la playa. El *Derwentdale*, un petrolero, llevaba 12 LCM, que transbordarían desde la MT a la orilla otros vehículos del Grupo 17; por último, el *Royal Ulsterman*, buque de asalto para infantería, llevaría a bordo el comando nº 5.

Se nombró comandante naval de la expedición al contraalmirante E. N. Syfret, quien se hallaba entonces en el Mediterráneo, y, quizá por el hecho de que Sturges pertenecía a la Infantería de Marina, se le nombró también comandante en jefe de la expedición, quedándole subordinado el general, disposición completamente insólita en los procedimientos británicos.

Mientras tanto, en ausencia de Syfret, era necesario tomar decisiones de capital importancia para proceder a la carga de los buques. Por esta razón, el capitán de navío G. W. A. Waller, de la *Royal Navy*, fue nombrado jefe de Estado Mayor naval y delegado para representar a Syfret en Londres, mientras se ocupaba de los problemas específicos del desembarco el capitán de navío G. A. Garnons-Williams. Así, pues, se cargaron los cuatro buques de asalto, los cuales salieron del Clyde el día 23 de marzo.

El almirante Syfret se unió al convoy en Freetown y el grupo mixto llegó a Durban el 22 de abril. Desde allí, el día 25, debía partir para Diégo-Suarez un convoy lento de MT, seguido el 28 por otro convoy rápido de buques de desembarco y de transporte. En los pocos días con que se contaba era necesario proceder a numerosos preparativos.

En el último momento, Smuts ofreció un escuadrón de bombarderos de la Aviación sudafricana, que llegarían a Diégo-Suarez una vez conquistado el aeródromo, con lo cual se creó un nuevo problema: el de encontrar lugar en los buques para la gasolina y para las bombas.

A fin de que la Brigada 17 se pudiera preparar durante la travesía, en Liverpool embarcaron algunos oficiales expertos en operaciones anfibias; pero en Freetown embarcó también el Estado Mayor, y entonces se alteraron las instrucciones y los puntos de vista. El 27 de abril, mientras la expedición de Syfret ya estaba doblando el cabo de Buena Esperanza, llegó desde Londres la orden de agregar otro grupo de brigada, el 13 de la División 5, en el buque de pasaje *Franconia*, grande y muy vulnerable. Este grupo, sin la menor preparación para operaciones anfibias y que no llegaría a Durban antes del día 29, amenazaba con ser más bien un estorbo. Pero se hubiera necesitado un hombre muy audaz para expresar abiertamente sus dudas ante una orden dada directamente por Churchill.

Aviones torpederos *Albacore*, con las alas plegadas, en la cubierta de vuelo del portaaviones inglés *Indomitable*: en el lado derecho del navío se puede ver también un *Seafire I*. El *Indomitable* junto con el *Illustrious*, proporcionó el apoyo aéreo al cuerpo expedicionario británico destinado a la isla de Madagascar. *(United Press)*





BUQUES Y LANCHAS DE DESEMBARCO

LST (Landing-ship-tank)
Tripulación: 98 hombres. **Capacidad:** 2 LCM y 22 carros de combate de 25 t, o bien 18 carros de 30 t o 38 camiones de 3 t; 217 soldados. **Velocidad:** 12 nudos. **Armamento:** 2 morteros fumígenos de 102 mm y 4 ametralladoras a.a. de 40 y 6 de 20 mm.

LCM (Landing-craft-mechanised)
Tripulación: 6 hombres. **Capacidad:** 100 soldados o bien un carro de combate o un camión que no llegue a las 16 t. **Velocidad:** 7,5 nudos. **Armamento:** 2 ametralladoras *Lewis* de 8 mm.

(John Batchelor)

Los dos convoyes, el lento de MT y el rápido, salieron de Durban: el lento iba escoltado por el crucero *Devonshire*, tres destructores, tres corbetas y la 14ª Flotilla de dragaminas; el rápido por el acorazado *Ramillies* (en el que habían embarcado, además de Syfret, Sturges y el coronel S. A. Melville, de la *South African Defence Force*), por el crucero *Hermione*, el portaaviones *Illustrious* y seis destructores. A estos buques se agregó, el 3 de mayo, un segundo portaaviones, el *Indomitable*, de la *Eastern Fleet*. Los dos convoyes se encontraron al anochecer del día 3, y a la mañana siguiente se dispusieron para el asalto, fijado para las primeras horas del día 5 de mayo.

Forzamiento de los aproches en Diégo-Suarez

La punta septentrional extrema de Madagascar está constituida por el istmo que se alarga entre la bahía de Diégo-Suarez, al Este, y la bahía Courrier al Oeste. Antsirane, ciudad y puerto, se encuentra en una península, en el interior de la bahía de Diégo-Suarez. El acceso a la bahía, el paso Oronjia, tiene apenas 630 metros de anchura y en 1942 estaba defendido por cinco baterías apostadas en Punta Oronjia. Otras dos protegían el cercano acceso a Antsirane. La bahía Courrier es mucho menos accidentada; pero una barrera de islotes y una escollera obstruyen el paso; además estaba minada y defendida por una batería emplazada en el istmo. El aeródromo se halla a unos 12 km al sur de Antsirane, y un poco más lejos, a unos 13 km de él, surge Joffreville, localidad residencial situada en una colina. La guarnición la constituía un total de 4000 hombres; además de la artillería costera, en la isla había un regimiento de infantería, con un batallón senegalés y otros tres de fuerzas coloniales malgaches y francesas.

Más que intentar la conquista de Diégo-Suarez por el acceso principal a la bahía o mediante un desembarco en la costa oriental, los ingleses habían decidido actuar por la espalda, desembarcando en las cercanías de Basse Pointe, mientras el comando nº 5 y dos compañías del 2º Regimiento *East Lancashire* desembarcarían en la bahía Courrier para reducir al silencio la batería emplazada en el istmo.

Al anochecer del 4 de mayo, tres destructores –*Laforey*, *Lightning* y *Anthony*– comenzaron a penetrar, a través de la fila de islotes y de escollos, en la bahía de Courrier. Superada la barrera, el *Lightning* fondeó, haciendo señales luminosas hacia el mar abierto; entonces el *Laforey* avanzó señalando con boyas un canal al sur de la isla mayor, Nosi Hara, mientras el *Anthony* se mantenía en las proximidades dispuesto a referir la marcha de la acción al buque insignia. Luego le correspondió intervenir al *Devonshire*, con los cañones ya apuntados en el caso de que la batería abriera fuego, seguido del *Winchester Castle*, el *Keren*, el *Karanja* y el *Sobieski*, que fondearon silenciosamente y arriaron los medios de desembarco con la infantería de asalto.

A las 2,35 horas del 5 de mayo las embarcaciones de desembarco, guiadas por los dragaminas, por el *Laforey* y por el *Royal Ulsterman*, se destacaron de sus respectivos buques e iniciaron un trayecto de 10 millas hacia la costa. Durante la rápida carrera se oyó alguna explosión esporádica de minas, que, sin embargo, no suscitó la menor reacción por parte de la batería del istmo. Finalmente, a las 4,38, el *Laforey* hizo la señal convenida para comunicar que el comando nº 5 había tomado tierra sin encontrar oposición; otra señal informó, a las 5,45, que el citado comando se había apoderado de la batería. Poco después, los invasores descubrieron que el reglamento de la batería, entre otras cosas, decía: *Tir de nuit n'est pas envisagé, l'accès de la Baie étant consideré comme impossible de nuit* (No están previstas acciones de tiro nocturno, puesto que el acceso a la bahía se considera imposible durante la noche).

Las barcazas que transportaban las primeras unidades de la Brigada 29 encontraron los puntos asignados sin dificultad. Excepto un pequeño puesto avanzado de senegaleses, las orillas estaban desiertas; el puesto avanzado fue dominado rápidamente y, al amanecer, 2300 hombres estaban ya en tierra. La Brigada 29 dejó una compañía guardando la playa y los transportes que desembarcaban los vehículos y se puso en marcha, a pie, por la carretera que llevaba a Antsirane.

En el ínterin, el crucero *Hermione*, frente a la costa occidental, había lanzado bengalas luminosas y los aviones llevaron a cabo un simulado lanzamiento de paracaidistas. En la madrugada, los *Swordfish* del *Illustrious* sobrevolaron Antsirane, lanzando manifiestos y atacando a los buques surtos en la bahía: fueron hundidos el buque auxiliar armado *Bougainville* y el submarino *Bevéziers*, y resultó gravemente averiada y más tarde hundida la corbeta *Entrecasteaux*. Unos *Sea Hurricane* de la Marina, despegados del *Indomitable*, realizaron una incursión sobre el aeródromo, y los aviones franceses, sorprendidos en sus hangares, fueron destruidos por las llamas. Entre tanto, los *Martlet* del *Illustrious* garantizaban la cobertura aérea de las orillas.

A las 8,15 horas, un oficial de Marina francés y tres marineros, que llegaron al lugar para ver qué estaba sucediendo en la bahía Courrier, se encontraron con el batallón de cabeza, el II *Royal Welch Fusiliers*, a unos 10 km de la costa. Y entonces, siguiendo las rigurosas órdenes dadas por Londres, se envió a los franceses a Antsirane, para que fueran portadores de la exigencia de rendición al comandante de la guarnición francesa. Pero a las 11, los *Bren-gun carrier* de vanguardia fueron a parar bajo el fuego de las tropas francesas, situadas en posición sobre el rocoso y tortuoso Col de Bonne Nouvelle, a unos 24 km de la costa.

Aunque la guarnición de Diégo-Suarez estaba en estado de alarma permanente, su comandante, el coronel Claerebout, no se dio cuenta de que la incursión aérea había sido simultánea con un desembarco en la costa occidental hasta que el oficial de Marina, tras su encuentro con los fusileros del regimiento galés, estuvo de vuelta; y entonces dispuso la defensa inmediata de las posiciones situadas a lo largo de la carretera que conducía a la bahía de Ambararatra. Pero cuando sus hombres alcanzaron la posición más oriental, aparecieron las unidades avanzadas de la *Royal Welch Fusiliers*, dos compañías de motos y de *Bren-gun Carrier* y los autoorugas ligeros, arma-

dos con ametralladoras *Bren*, apoyados por dos obuses de 94 mm del Regimiento de campaña 455.

Mientras los *Welch Fusiliers* se preparaban para el ataque, intervinieron los tres primeros carros de combate desembarcados, dos *Valentine* y un carro ligero *Tetrarch*, al mando del mayor J. E. S. Simon, que avanzaron por el desfiladero y redujeron al silencio a sus oponentes. Desde allí, no pudiendo avanzar por el terreno rocoso, continuaron a lo largo de la carretera, junto con otros dos *Tetrarch* que acababan de llegar. Pero más adelante, a poco menos de 5 km de Antsirane, se encontraron bajo el fuego de los cañones franceses de 75 mm, en posición en la línea principal, que defendía el puerto.

Muy pronto cuatro carros quedaron fuera de combate, y Simon envió atrás al único que quedaba indemne, a fin de que informase de la situación; él se quedó en el lugar, junto con sus hombres, para defender los restos de los otros carros. Mas a las 15,45 horas, tras haber rechazado repetidos ataques y cuando todos los hombres, excepto tres, estaban heridos y se habían agotado las municiones, el pequeño grupo tuvo que rendirse.

Mientras tanto, en el paso y después de haberse alejado los primeros carros de combate, los franceses habían reemprendido la lucha. Pero a las 14,15 llegaron otros siete carros y a las 15, cuando se venció definitivamente la oposición, los *Royal Welch Fusiliers* reemprendieron su avance, aunque demasiado tarde ya para poder ayudar a Simon y los suyos.

A las 18, al caer la noche tropical, los *Royal Welch Fusiliers* y el 1º *Royal Scots Fusiliers* se encontraban en la carretera, en contacto con la línea principal francesa, que corría a través de la península de Antsirane. A lo largo de la carretera que partía de la costa, ya lejana, los hombres de la Brigada 29, cubiertos de polvo, agotados por el calor estival, al que no estaban acostumbrados, cargados de armas y de municiones o arrastrando fatigosamente carritos de mano, marchaban tenazmente hacia el próximo lugar de la batalla. El general de brigada Festing, que les precedía, impartió las órdenes para un ataque que se desencadenaría de madrugada.

Detención y nuevo asalto

La Brigada 29 inició el ataque con las primeras luces del alba del 6 de mayo. Pero en el interín los franceses habían tenido tiempo de reorganizarse y de reforzar su posición principal, haciendo combatir a los marineros de los buques hundidos para infundir nuevo valor a los desconcertados malgaches, que constituían el grueso de la infantería. El ataque de la Brigada 29, en un terreno estrecho y difícil y con escaso apoyo de la artillería, acabó en un fracaso y con pérdidas por ambas partes. Y a esta acción siguió un período de estancamiento.

Sturges impartió nuevas órdenes para otro ataque que se lanzaría por la noche, a las 21, a fin de adueñarse de la posición principal antes de que asomase la luna. Uno o dos batallones de la Brigada 17 de Tarleton debían llegar frente a Antsirane antes de que fuera de noche y dar comienzo a la acción, mientras la Brigada 29 intervendría después, entrando en la ciudad apenas cayera la posición principal. Luego Sturges volvió a la costa, para unirse al almirante a bordo del *Ramillies*.

Una penetración de casi 29 km hacia el interior, en sólo 24 horas, no era desde luego una acción de poca monta; pero este resultado debía pagarse con la desorganización y con la pérdida del dominio de la situación. El precio, en realidad, no era excesivamente alto, pero entonces sí lo parecía.

En el *Ramillies*, el almirante, inexperto en lo que se refería a la guerra terrestre, había esperado un éxito más rápido y temía que la operación estuviera al borde del fracaso. Ofreció al general toda la ayuda que le podía dar, y el general le pidió que ordenase un desembarco diversivo en el interior del puerto de Diégo-Suarez. Se decidió así que un destructor, el *Anthony*, eludiendo la vigilancia de las baterías, desembarcaría los *Royal Marines* del acorazado *Ramillies*, al mando del capitán de navío Martin Price, en los muelles de Antsirane. El almirante juzgaba que esta empresa era desesperada; pero, por otra parte, convenía en que era preferible el probable sacrificio de un destructor y de 60 hombres a la prolongación de las operaciones. Los *marines*, impacientes por entrar en acción, se armaron y transbordaron al *Anthony*, y el destructor partió para enfrentarse con el largo y duro recorrido doblando el cabo de Ambre.

Entre tanto, el 2º *Northampton* y el 6º *Seaforths* llegaron a la posición avanzada una hora antes del alba y se situaron en la línea de partida, a poco más de un kilómetro de distancia de las trincheras francesas. Tras ellos se encontraban el *II Royal Welch Fusiliers*, destacados de la Brigada 29. Sturges regresó del buque insignia, ya de noche, para ordenar que el ataque se retrasase media hora, de modo que coincidiese con la aparición del *Anthony*.

La orden, no se sabe cómo, llegó a tiempo a la infantería, y a las 2,30 los hombres se volvieron a poner en marcha. En las líneas francesas se oían disparos y explosiones de granadas, y de vez en cuando se veía alguna llamarada; mas ningún signo revelaba qué suerte había corrido el *Anthony*. Pero el *Anthony*, navegando a toda máquina, había pasado ya ante las baterías situadas en la entrada sin sufrir el menor daño; después, a las 22, se había aproximado al muelle y se detuvo, manteniendo las máquinas bajo presión, mientras los *marines* saltaban a tierra. Luego se alejó y consiguió llegar indemne al mar abierto. Los *marines* se lanzaron valientemente hacia el interior, encontrando escasa resistencia. Capturaron cierto número de prisioneros y el mando de la artillería, y se apoderaron de los cuarteles principales; luego, en el límite meridional de la ciudad europea, se encontraron con los fusileros galeses que procedían del barrio indígena. De madrugada, Antsirane estaba en poder de los ingleses con toda su guarnición, y su comandante, así como el comandante naval, eran prisioneros de guerra.

Quedaba la península de Oronjia, guarnecida por un batallón, aproximadamente, y por las baterías que defendían el acceso a la bahía. Un gentío de ciudadanos excitados se apiñaba en las calles de Antsirane, creando grandes problemas; sin embargo, la Brigada 17 logró rehacer su despliegue y descendió a lo largo de la península de Antsirane, hacia la de Oronjia. En este momento se adelantó un sacerdote, quien se ofreció como intermediario para tratar de llegar a un armisticio; se aceptó su ofrecimiento y se le envió al jefe de la guarnición con algunos parlamentarios, mientras una estación de radio comunicaba la noticia al *Ramillies*.

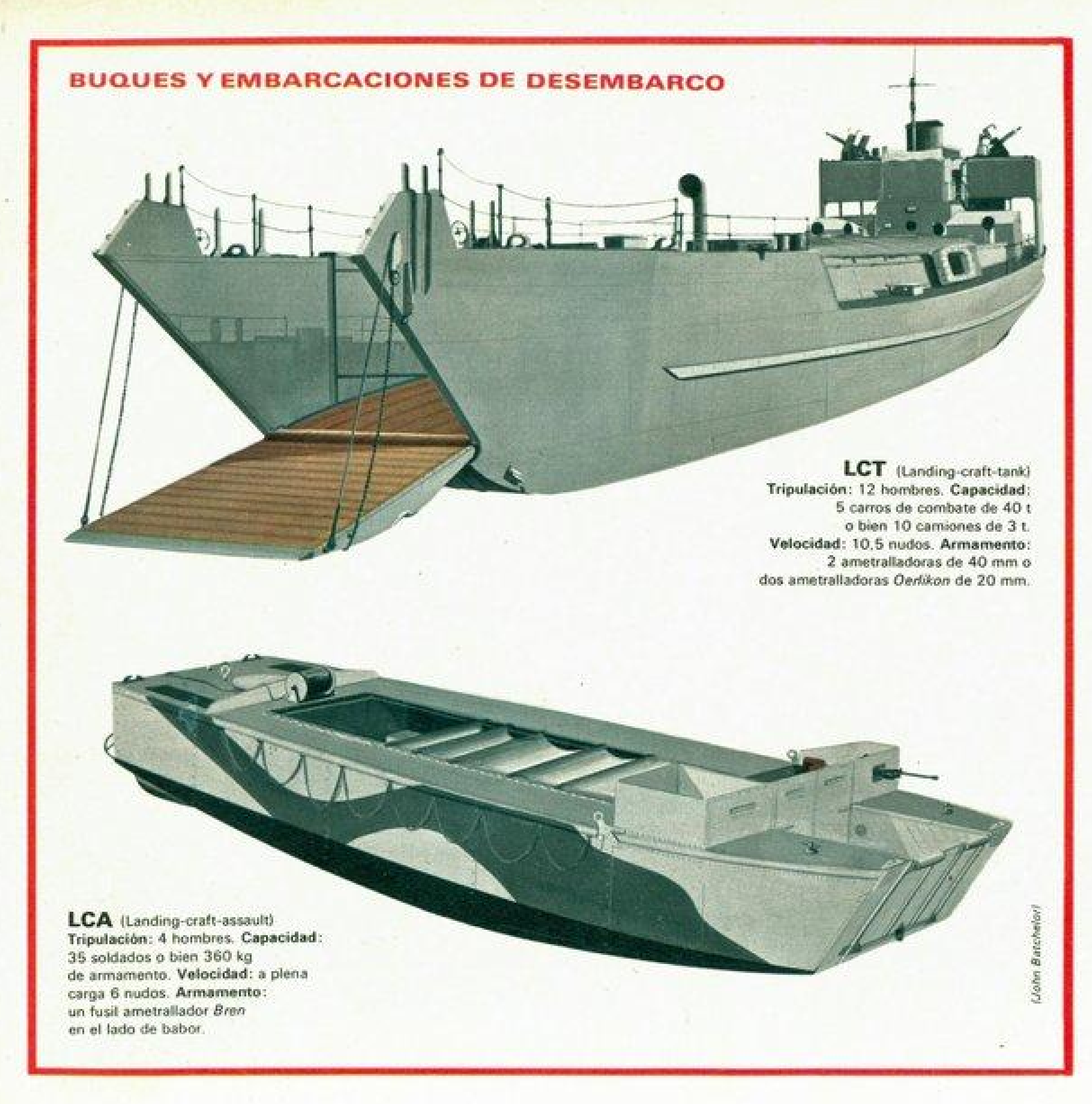
Mientras tanto, el almirante había ordenado que sus buques doblasen el cabo de Ambre. Seguro de que la noticia del ataque atraería al lugar a los submarinos japoneses y que el tiempo que transcurriera fuera del puerto constituiría un peligro para los navíos, decidió que era imposible esperar más tiempo y dio orden de abrir fuego. Los emisarios volvieron de Antsirane con la noticia de la rendición de los franceses; pero mientras transmitían el mensaje sonó la primera salva de 381 mm. Pero todo acabó bien: la salva no alcanzó a las baterías y el fuego se suspendió.

Los buques entraron en la bahía y prosiguió el desembarco; pero no ya en la playa, sino en el muelle; poco después, el escuadrón de la *Air Force* sudafricana se situó en el aeródromo dispuesto para iniciar los reconocimientos sobre el mar. Pocos días más tarde, la Brigada de infantería 13, desembarcada tras la 17, se embarcó de nuevo para la India y a primeros de junio también dejó Madagascar la 17. Las relevó la Brigada 22 de África Oriental.

La noche del 30 de mayo, antes de que se tendiese una red de obstrucciones en la embocadura de la bahía de Oronjia, penetró en ésta un submarino de bolsillo japonés, transportado a bordo de un gran submarino de la clase I. Sus dos torpedos alcanzaron a un petrolero, que se hundió, y al acorazado *Ramillies*, que tuvo que entrar en el dique seco en Durban para ser reparado.

Soldados británicos avanzando fatigosamente a través de las alturas del sur de Madagascar. Los obstáculos naturales y las demoliciones realizadas por los franceses retrasaron el avance de las fuerzas de invasión. *(Imperial War Museum)*





BUQUES Y EMBARCACIONES DE DESEMBARCO

LCT (Landing-craft-tank)
Tripulación: 12 hombres. **Capacidad:** 5 carros de combate de 40 t o bien 10 camiones de 3 t. **Velocidad:** 10,5 nudos. **Armamento:** 2 ametralladoras de 40 mm o dos ametralladoras *Oerlikon* de 20 mm.

LCA (Landing-craft-assault)
Tripulación: 4 hombres. **Capacidad:** 35 soldados o bien 360 kg de armamento. **Velocidad:** a plena carga 6 nudos. **Armamento:** un fusil ametrallador *Bren* en el lado de babor.

Las pérdidas sufridas por los ingleses en las operaciones terrestres para la conquista de Diégo-Suarez sumaron 109 muertos y 284 heridos. Los franceses tuvieron que lamentar unos 200 muertos y 500 heridos.

El gobernador Annet había esperado, impotente, en Tananarive, la caída de Diégo-Suárez. Al cesar los combates confió en poder establecer con los ingleses un *modus vivendi*, y los vio muy bien dispuestos a pequeñas concesiones inspiradas por un sentido de humanidad, más contrarios a instaurar aquellas relaciones permanentes que él deseaba. De cualquier forma, las avanzadas que se enfrentaban en Ambilobe, a 90 km al sur de Diégo-Suárez, continuaron vigilándose unas a otras, pero bastante pacíficamente,

En Londres, Churchill y el Gobierno no hubieran deseado otra cosa que reducir hasta el máximo sus obligaciones en Madagascar, para poder disponer de las tropas en el frente de la India. Pero los submarinos japoneses continuaban hundiendo buques en el canal de Mozambique y se sospechaba que Annet les permitía proveerse de combustible en los puertos malgaches. Además, siempre existía la posibilidad de que los japoneses atacasen en fuerza la parte meridional de la isla. Por su parte, Smuts presionaba para que se completase la conquista de todo Madagascar, y De Gaulle, a quien se había ignorado totalmente en los días de ataque contra Diégo-Suarez, advertía que eran ilusorias las esperanzas de concluir acuerdos satisfactorios con Annet, sometido a Vichy.

El esfuerzo final

Así, pues, en agosto se decidió reemprender las operaciones y se empezaron a elaborar los planes para la ocupación de toda la isla. Las tropas estarían al mando del general sir Williams Platt, comandante en jefe de la zona militar de África Oriental, en la que se había incluido entonces Diégo-Suarez. El ataque se desarrollaría en tres direcciones: un avance por tierra desde Diégo-Suarez, realizado por la Brigada 7 sudafricana; un desembarco en Majunga, seguido por un avance sobre Tananarive, y un segundo desembarco, posterior, en Tamatave, que amenazaría Tananarive desde el Este.

En las primeras horas del día 10 de septiembre la Brigada 29 desembarcó, en las cercanías de Majunga, de los transportes *Dilwara, Dunera* y *Empire Pride*, transformados en buques de asalto mediante el simple sistema de izar a bordo de cada uno de ellos una docena de LCA. El único batallón francés que había en Majunga opuso escasa resistencia, y poco después la Brigada 22 del África Oriental, mandada por el general W. A. Dimoline, también comenzó a desembarcar, mientras la Brigada 29 volvía a bordo para alcanzar Tamatave.

La carretera de Tananarive cruza, mediante una serie de puentes, los ríos Kamoro y Betsiboka. Los invasores no disponían de ningún medio para sustituir los puentes en el caso de que los franceses los hicieran saltar, y, con los puentes destruidos, las fuerzas procedentes de Majunga se verían obligadas a una forzada detención que se podía prolongar indefinidamente. Las autoametralladoras sudafricanas, que habían desembarcado en la primera fase de la operación, comenzaron a adentrarse hacia el interior, en dirección a los citados puentes, junto con una sección de infantería. Encontraron intactos los dos primeros; pero el tercero –un puente de un solo arco de 150 metros de longitud– fue volado cuando se aproximaban. Sin embargo, por un caso de increíble fortuna, el piso del mismo cayó sin interrumpirse o invertirse, y formó una especie de carretera a través del lecho del río, por la que los hombres, avanzando con el agua hasta el pecho, pudieron empujar los vehículos. Se había salvado así el éxito del avance.

A diferencia de la Brigada 29 en Diégo-Suarez, la 22 estaba bien equipada en cuanto a transportes, que sumaban en total más de un millar de vehículos. Sin embargo, los buques se vieron obligados a permanecer muy adentrados en el mar, porque la corriente era fuerte y los puntos elegidos para el desembarco no eran los más adecuados para facilitar las cosas, por lo que las operaciones se desarrollaron con una lentitud exasperante: bastará decir que para el desembarco de cada grupo de la entidad de un batallón se requerían de cuatro a cinco días. Cuando el primer grupo estuvo finalmente dispuesto para avanzar por la carretera que conducía a la capital, de una longitud de 560 km, al principio encontró muy pocos obstáculos, excepto una serie de interrupciones no defendidas, constituidas por grandes masas rocosas. Se chocó con las primeras resistencias cuando las tropas se aproximaron a Tananarive: en primer lugar un puesto avanzado, luego una compañía, después un batallón de senegaleses, los cuales, sin embargo, no opusieron a los ingleses una resistencia muy enérgica: el 1º/I *King's African Rifles*, de Niassa, los atacó, eficazmente apoyado por la artillería, y el batallón se dispersó. La capital fue declarada ciudad abierta y el Batallón XIII de África Oriental entró en ella, en camiones, siendo acogido con aplausos y flores. Mientras tanto, la Brigada 29 había desembarcado sin dificultad en Tamatave.

El gobernador Annet, que había recibido órdenes de Vichy de resistir hasta el final, trasladó la sede del Gobierno al Sur, y durante la persecución los ingleses se vieron obstaculizados por obstrucciones de la carretera, defendidas por destacamentos franceses, que, no obstante, estaban dispuestos a rendirse tras una breve lucha para salvar de este modo su honor militar. El día 29 de septiembre, un batallón sudafricano desembarcó en Tuléar, en el extremo meridional de la isla, y el 18 de octubre Dimoline logró alcanzar y rodear, a unos 200 km al sur de Tananarive, una unidad de 700 soldados franceses, con camiones y cañones, que se rindieron en seguida. Finalmente, el 5 de noviembre, Annet, aislado y en la imposibilidad de recibir ayuda, pidió y aceptó los términos de la rendición. La lucha había costado a la Brigada 22 de África Oriental 33 muertos y 96 heridos, entre ingleses y soldados de color.

A de Gaulle se le había informado con anterioridad de que se reemprendía la operación; pero Churchill tardó mucho, hasta el 14 de diciembre, en consentirle que las fuerzas de la Francia Libre sustituyesen a los ocupantes británicos. Cuando se realizó este traspaso, la mitad de los oficiales, dos tercios de los suboficiales y todos los soldados que habían combatido contra los ingleses, a las órdenes de Vichy, pasaron al servicio de De Gaulle.

La ocupación de Madagascar no costó muchas pérdidas en comparación con otras operaciones. La acción se llevó a cabo con una extraña mezcla de habilidad y de ineficacia, tanto en el aspecto militar como en el político. E inevitablemente suscita la siguiente pregunta: ¿habría sido posible evitar semejante dispendio de hombres y de medios, de los que tanta necesidad se sentía en otros sectores, y ahorrarse el sacrificio de vidas humanas? Quizá la respuesta esté en el estado de ánimo de los franceses de Madagascar. Relegados a una lejana colonia, mientras los alemanes hollaban el suelo de la patria, los jóvenes deseaban combatir y los viejos intentaban huir de la realidad. Puesto que no podían luchar contra los alemanes, creyeron que era preferible oponerse con las armas a los ingleses y no verse en la situación de recibir puntapiés por todas partes. De Gaulle, salvando el espíritu de Francia, les ofreció una alternativa más grata y la parte mejor de los franceses la escogió cuando tuvo la oportunidad de hacerlo.

MATANZA EN DIEPPE



R. W. Thompson

La Operación "Jubilee" –denominación en clave de la incursión contra Dieppe– fue para los Aliados un desastre de grandes proporciones: en las playas murieron millares de canadienses en briosos ataques que no tenían ninguna posibilidad de éxito y que apenas perturbaron a los alemanes. No obstante, dicha incursión, aunque terminó de modo trágico, enseñó a los Aliados muchas cosas que luego fueron de gran utilidad.

(History of the Second World War)

A comienzos de abril de 1942, la pequeña localidad francesa de Dieppe, que en tiempo de paz era un centro turístico, fue elegida como objetivo para una acción de desembarco, realizado dentro del radio de acción de los cazas situados en los aeródromos ingleses. Había de ser una operación combinada en gran escala, con un número de hombres jamás empleado anteriormente; un «reconocimiento en fuerza», según la definición de Churchill, para «comprobar las defensas enemigas» en un sector de la costa muy protegido y para «establecer el grado de resistencia que se tendría que afrontar en un futuro intento de conquistar un puerto».

La idea de tal operación nació no sólo de la decisión de los ingleses de luchar contra el enemigo cuando y donde fuese posible, sino también de la conciencia –claramente expresada por John Ehrman– de que «en determinado lugar y en determinado momento, la reconquista del continente deberá iniciarse con el primer soldado inglés o americano que desembarque en tierra». Pero antes de que esto pudiera ocurrir, era preciso adquirir aún los conocimientos y la experiencia necesarios. Y el precio pagado por ello iba a ser muy alto.

En todas las operaciones anfibias, las embarcaciones de desembarco son los factores que limitan la acción. Hoy día es posible transportar y hacer desembarcar un contingente de unos 6000 hombres, apoyados por unos 160 carros de combate como máximo. Pero en 1942, pese a las presiones de la opinión pública y a la petición de Estados Unidos y de la Unión Soviética para la apertura de un «segundo frente», no se podía establecer, y menos mantener, una posición clave en la costa francesa ocupada por el enemigo. Lo único que se podía llevar a cabo era un *raid* en fuerza y con apoyo aéreo, con miras a causar el mayor daño y confusión posibles en el sector atacado y por un período no superior a un día: en realidad, la duración venía determinada por el flujo de la marea. Pero, incluso para esto, era preciso que un gran convoy de buques permaneciera, durante más de nueve horas, cerca de la costa francesa y bajo el fuego de los cañones enemigos, ya que no bastaba desembarcar los hombres y los medios, sino que luego era necesario también reembarcarlos al terminar la incursión.

Dieppe se extiende a lo largo de 1,5 km, aproximadamente, en la desembocadura del río D'Arques, en una zona situada a unos 3 km al este del centro de una franja de costa comprendida entre los poblados de Berneval y de Quiberville. Esta franja comprendía el área defensiva de Dieppe, que estaba flanqueada por baterías alemanas en Berneval y Quiberville, emplazadas de manera que pudieran batir fácilmente con sus fuegos el frente marítimo.

INCURSION SUICIDA EN DIEPPE

1942

17 de agosto: se embarca una fuerza de asalto de 6086 oficiales y soldados para la incursión aliada en Dieppe.

18 de agosto: algunos dragaminas limpian una zona de mar hasta Dieppe y señalizan los corredores. Durante la noche zarpan 252 embarcaciones aliadas y se reúnen detrás de los dragaminas.

19 de agosto: *03,00 horas:* se arrían al mar las embarcaciones de desembarco llevando a bordo los grupos de asalto que se dirigen a las playas Blue y Green; las embarcaciones se sitúan detrás de las unidades que han de conducirlas a los sectores de desembarco.

03,35 horas: la flotilla que transporta al regimiento canadiense se coloca detrás de una cañonera que no es la que le corresponde como guía y se pierden así 20 minutos en la confusión originada.

03,47 horas: la cañonera-guía del "comando" nº 3 entra en contacto con unos pesqueros armados alemanes, que la ponen fuera de combate. Las embarcaciones de desembarco del citado comando se dispersan. El "comando" nº4 desembarca y destruye la batería "Hess". Desembarcan los canadienses, pero quedan inmovilizados en las playas ante un fuego cerrado y certero.

06,00 horas: el comandante de la expedición decide hacer entrar en fuego a los fusileros *"Mont-Royal"* de la reserva, pero también éstos son detenidos.

08,25 horas: el mando alemán da la alarma.

08,30 horas: los *"Royal-Marines"* intentan desembarcar, pero se ven obligados a retirarse.

09,00 horas: se ordena la evacuación.

10,22 horas: los destructores escoltan a las embarcaciones de recuperación. Es hundido el destructor *Berkeley*.

La playa de Dieppe, en cuyo fondo hay dos amplias avenidas, prados, jardines, hoteles y el blanco edificio del Casino, se extiende al oeste del puerto y tiene una longitud de unos 1500 m. Está flanqueada por dos pequeños promontorios que dominan todo el sector y la zona de aproximación desde el mar. En 1942, estos promontorios se habían convertido en reductos, en los que se hallaban «las defensas escondidas»: el reducto oriental, que en clave se denominaba «Bismarck», estaba atravesado por galerías y cavernas, y en él había cañones cuyo número y calibre desconocían los ingleses. El reducto occidental, llamado «Hindenburg», era bastante menos potente; pero era muy improbable que cualquiera de estas dos posiciones pudiese ser neutralizada por ataques aéreos o por un bombardeo naval realizado con las piezas ligeras de los destructores.

La guarnición alemana, formada por un regimiento de la División de infantería 302, estaba apoyada por seis baterías de calibre medio, que cubrían todo el frente marítimo. A corta distancia se encontraban considerables refuerzos, por lo que un ataque en el sector de Dieppe había de ser, sin duda alguna, la operación de desembarco más arriesgada de las emprendidas hasta aquel momento. Pero se decidió confiar en el factor sorpresa, estudiando un plan extremadamente minucioso y coordinado.

La planificación de la operación correspondía al mando de las operaciones combinadas, en cooperación con las fuerzas del interior. Al principio, el nombre que se le dio en clave fue «Rutter», pero después de un ejercicio frustrado se cambió por el de «Jubilee»: el plan sufrió numerosas modificaciones y fue pospuesto cuatro veces; a pesar de todas estas contingencias, se mantuvo el secreto hasta el último momento.

El 18 de agosto era el último día del año 1942 que presentaría las condiciones de tiempo y de mares adecuadas a las exigencias de la operación. Por ello, a partir del 17, un grupo de 24 LST (*Landing Ship Tanks*, buques de desembarco de carros de combate) empezaron a embarcar los nuevos carros *Churchill* bajo la protección de cortinas de humo. A bordo de los transportes se hallaba la fuerza de asalto, cuyo número ascendía a 6086 hombres, entre oficiales y soldados. Para el apoyo inmediato y para asegurar la cobertura aérea durante la acción se dispusieron 60 escuadrones de aviones de caza, *Spitfire* en su mayoría; otros cuatro escuadrones de *Mustang* de reconocimiento táctico para la cooperación con el Ejército y siete escuadrones de bombarderos y cazabombarderos. El armamento más pesado de que se disponía para el apoyo inmediato eran los cañones de 102 mm de los destructores de escolta del convoy. Por la tarde del 18 de agosto, unos dragaminas habían limpiado una zona de mar hasta Dieppe y señalizado los corredores, pero las condiciones meteorológicas provocaron la última indecisión.

Se había decidido que la Operación «Jubilee» se iniciara el mismo 17, pero aquel día el tiempo empeoró ligeramente. Según los informes proporcionados por el servicio meteorológico, «en



19 de agosto de 1942: barcazas de desembarco aliadas se aproximan a la costa francesa protegidas por una cortina de humo. *(Imperial War Museum)*

una primera fase dominarán los vientos moderados del Sur-Sudoeste, que se irán haciendo más fuertes en el transcurso del día y que girarán a Oeste-Sudoeste mañana por la mañana a primera hora. Asimismo habrá lluvia y escasa visibilidad, durante la noche, en toda el área en la que habrá de desarrollarse la acción. El mar estará en calma en un principio; pero también mostrará tendencia a empeorar ligeramente. El movimiento de las olas será insignificante». A pesar de ello, la demora no fue muy larga, y la noche del 18 de agosto zarparon, desde cuatro puertos de la costa meridional, 252 embarcaciones: 9 LSI (*Landing Ship Infantry*, buques de desembarco para infantería), 8 destructores, una corbeta y un heterogéneo conjunto de embarcaciones de asalto y de desembarco y de otras pequeñas unidades. Todos se agruparon detrás de los dragaminas de la 9ª y 13ª Flotillas y navegaron velozmente, con las radios en silencio y con las luces apagadas, a lo largo de más de 70 millas, llegando sin ser descubiertos a unas 8 millas de Dieppe, poco antes de las tres de la mañana del día 19 de agosto.

Apenas salió la formación del campo minado, los buques empezaron a situarse en las posiciones convenidas, tomando como punto de referencia la unidad de mando, el destructor *Calpe* y su acompañante, el *Fernie*. Los otros seis destructores se abrieron en abanico, hacia el Oeste y hacia el Este, para vigilar y señalar cualquier peligro, proteger la expedición de una eventual incursión naval enemiga y prestar todo el apoyo posible a los atacantes. El convoy se había subdividido en 13 grupos, cada uno de ellos con una misión bien definida. Sólo uno debía cumplir un cometido que recordaba la táctica de los tiempos de Drake: en efecto, siete guardacostas de la Francia Libre, guiados por la lancha cañonera británica *Locust*, intentarían forzar el puerto de Dieppe y apoderarse de 40 barcazas, que tenían que ser remolcadas a Inglaterra como botín. Para el resto, las directivas contenidas en las órdenes eran bastante sencillas: «La División 2 canadiense se adueñará de "Jubilee" (Dieppe) y de las zonas circundantes. Se ocupará el sector hasta que se lleven a término las acciones de destrucción y de aprovechamiento. Luego reembarcarse y volver a Inglaterra».

Unos 1000 oficiales y soldados de los grupos 3º y 4º de los «comandos» de la Marina británica, junto con 50 oficiales y soldados de un batallón de *Ranger* estadounidense, llevarían a cabo misiones de apoyo. Cada grupo había estudiado minuciosamente la misión que tenía que cumplir.

- *En el sector de la izquierda*, al este de Dieppe, el «comando» nº 3 debía desembarcar en Berneval (Yellow Beach 1) y en Belleville-sur-Mer (Yellow Beach 2) para destruir la batería «Goebbels». El *Royal Regiment of Canada* tomaría tierra en Le Puy (Blue Beach), con la misión de destruir la batería pesada «Rommel» y atacar el reducto oriental «Bismarck».
- *En el sector central*, el regimiento *Essex Scottish* desembarcaría en la zona oriental de Dieppe (Red Beach) y el regimiento de infantería ligera *Royal Hamilton* lo haría en la zona occidental (White Beach).
- *Al oeste de Dieppe*, en Pourville (Green Beach), el regimiento *South Saskatchewan* y el *Queen's Own Cameron Highlanders* del Canadá debían apoderarse de la posición fortificada conocida como alquería «Les Quatre Vents» y tomar luego por la espalda el reducto occidental «Hindenburg». Algunos destacamentos avanzarían a lo largo del valle de la Scie, a fin de ocupar el aeródromo de St. Aubin y el puesto de mando de la división alemana en Arques-la-Bataille.
- *En el flanco derecho*, el «comando» nº 4 debía desembarcar en Vasterival y Varengeville-sur-Mer (Orange Beach 1), y asimismo en Quiberville (Orange Beach 2), en una playa situada a unos 400 m al este del río Saâne para destruir la batería «Hess».

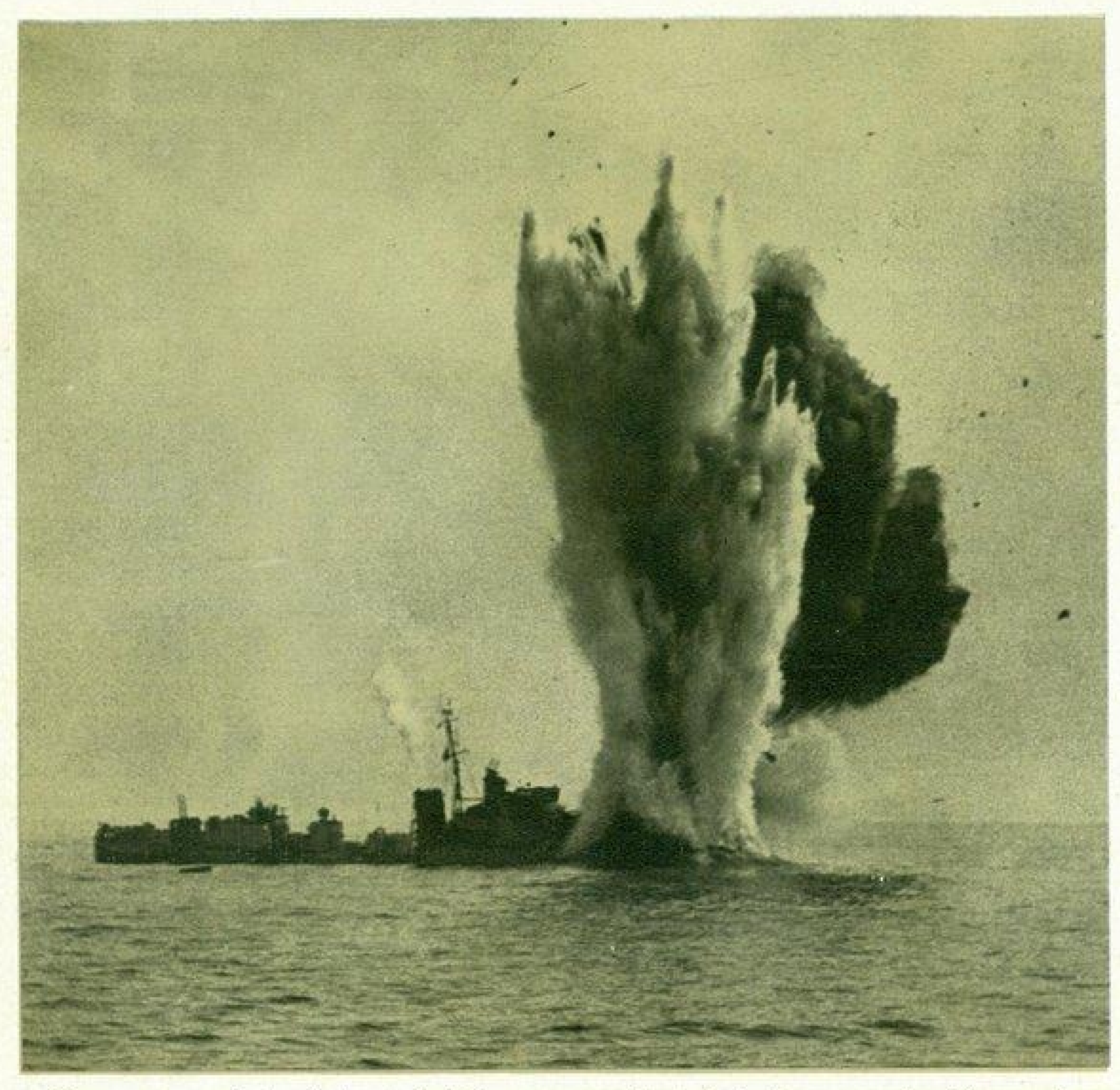
Como fuerza de apoyo, en la playa de Dieppe se hallaría el batallón de carros XIV del Ejército canadiense y como reserva los fusileros *Mont-Royal*. Por su parte, el comando A del *Royal Marine* debía contribuir a la conquista del reducto, mientras a bordo del *Locust* el destacamento de «piratas», acompañado de los guardacostas franceses, intentarían apoderarse de las barcazas de invasión alemanas y de otras embarcaciones.

A las 3 horas, los LSI que llevaban a bordo los hombres que habían de efectuar el asalto de las playas Blue y Green de los sectores más interiores, en Le Puy y Pourville, arriaron sus embarcaciones de desembarco. Los comandos que debían operar en los sectores exteriores estaban ya en movimiento, tras sus cañones de guía, y así, a las 3,30 horas, 5000 hombres, en sus embarcaciones de asalto, estaban tomando posiciones detrás de las unidades que los conducirían hasta el sector de desembarco. En cuanto se alejaron del convoy los grupos laterales del despliegue, los otros grupos, destinados al asalto de las playas principales, se trasladaron al centro del mismo. Hasta aquel momento todo marchaba bien.





Arriba: tropas canadienses de la fuerza combinada aliada pocos minutos antes del desembarco en Dieppe. La noche del 18 de agosto de 1942, desde los puertos meridionales de Gran Bretaña, zarparon 252 embarcaciones en dirección a la costa francesa. En conjunto, la fuerza aliada estaba constituida por 6086 hombres, entre oficiales, suboficiales y soldados. Abajo: barridos por el intenso y certero fuego alemán, muchos grupos de soldados ni siquiera llegaron a descender de las barcazas de desembarco, que embarrancaron en la playa de Dieppe con su carga de muertos y heridos. (Imperial War Museum) (Bibliotek für Zeitgeschichte)



19 de agosto; 10,22 horas: el *Berkeley*, uno de los ocho destructores de apoyo de la fuerza de asalto aliada, gravemente averiado por una bomba alemana, tuvo que ser torpedeado por las mismas fuerzas británicas. (Imperial War Museum)

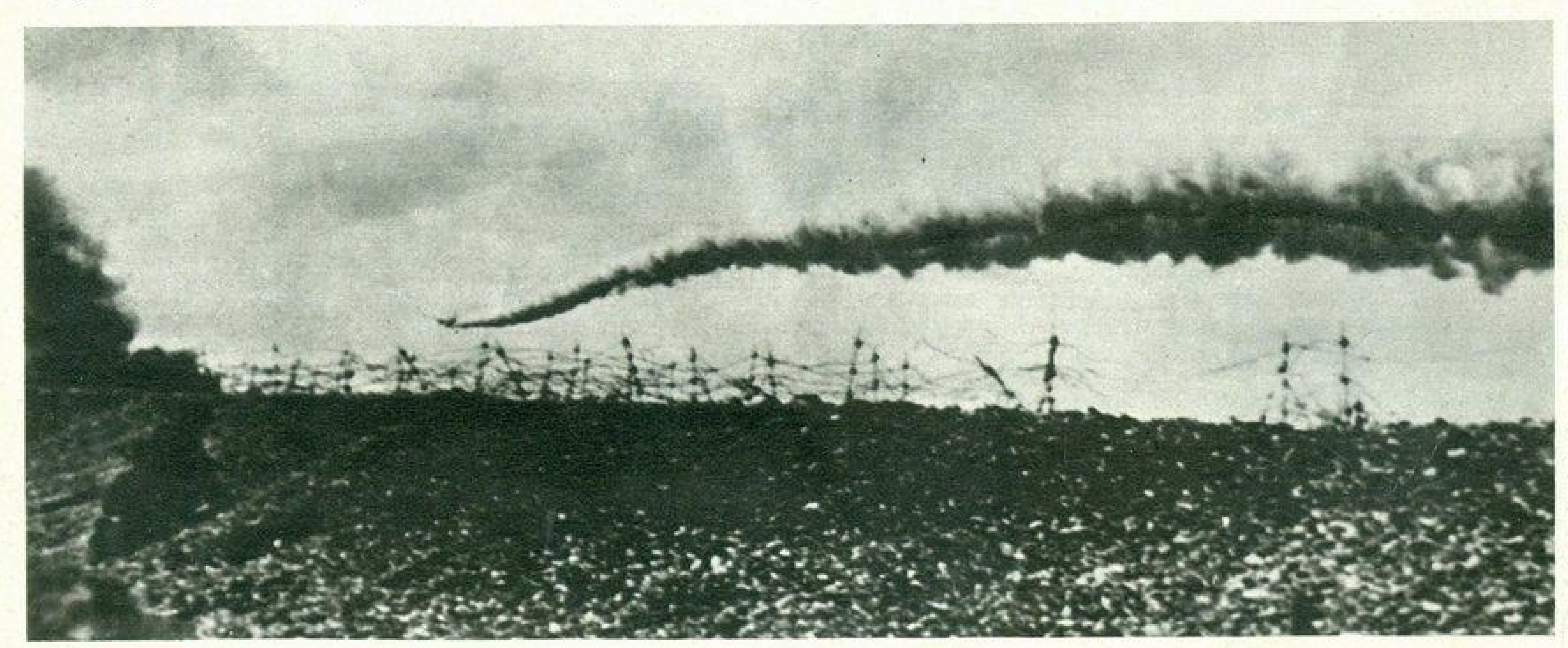
El sector situado entre Berneval y Quiberville –o sea zona que había que atacar– estaba lleno de escolleras calizas verticales, interrumpidas por valles erosionados por los cursos de agua y por estrechas gargantas con paredes abruptas. Todas estas gargantas y las salidas de las playas estaban obstruidas por fajas de alambre de púas, y además estaban minadas. Una plataforma resbaladiza de caliza erosionada por las olas se extendía, en unos 800 m, hacia el mar y delante de la escollera. Toda la playa, cuando la marea era baja, estaba cubierta de guijarros (algunos de unos 15 cm de diámetro) y de arena. En la playa principal, la pendiente era de 1 a 40 y de 1 a 10 en el tramo de la escarpa de albañilería; pero los carros de combate se encontrarían igualmente en dificultades al maniobrar sobre el suelo irregular de grava para alcanzar el murallón y la Promenade. También existía el peligro de que pudieran quedar inmovilizados en una trampa en las playas, bajo el intenso fuego enemigo, y entonces deberían intervenir los ingenieros para que actuasen con la mayor rapidez a fin de abrir un paso a los carros y permitirles superar las playas.

Hasta las 3,35 todo el plan se realizó con mucha calma, como si se tratara de un ejercicio. Cuatro de los primeros cinco grupos se estaban alejando del convoy y se dirigían hacia las respectivas zonas de ataque, en los flancos, mientras los grupos del centro se encaminaban a su vez hacia sus objetivos. Pero fue en aquel momento cuando un pequeño contratiempo en la realización del plan provocó cierta preocupación: la flotilla de embarcaciones de desembarco que transportaba al *Royal Regiment of Canada* se había situado, por equivocación, detrás de una cañonera que no era la que le correspondía, y a causa de este error se perdieron veinte importantes minutos mientras, en la oscuridad, los comandantes trataban de poner remedio a la confusión. Al mismo tiempo, en la sala de operaciones del *Calpe*, las indicaciones de la pantalla de radar producían alguna inquietud: al regimiento canadiense le sería imposible alcanzar Le Puy en el momento establecido. Mientras tanto, a las 3,47 horas, en el mar

Mientras tanto, el vicealmirante lord Mountbatten y el teniente general canadiense H. D. G. Crerar, se reunieron con el teniente general de Aviación Leigh-Mallory en el mando de la 11ª División de cazas. Ante ellos tenían los mapas detallados de la zona en la que iba a desarrollarse la operación, y las unidades de caza y cazabombarderos estaban ya dispuestas para llevar a cabo su misión. El mando de la 11ª División de cazas estaba en contacto por radio con los comandantes de las fuerzas de invasión, que se hallaban a bordo del destructor *Calpe*: el general de división H. F. Roberts, comandante de las fuerzas terrestres, y el capitán de navío J. Hughes-Hallet, comandante de las fuerzas navales. Ninguno de estos comandantes, ni en tierra ni a bordo, tendrían ya la posibilidad de influir en el curso de los acontecimientos una vez que las tropas iniciaran la acción; lo único que podían hacer era esperar.

El plan de ataque consideraba esencial atacar el reducto «Bismarck» por la espalda, procediendo desde la playa de Le Puy (Blue). En el caso de que esta acción no tuviese éxito, sería muy arriesgado y casi imposible efectuar un desembarco en las playas principales de Dieppe. Por esta razón, el reducto «Bismarck» se consideraba la clave principal del éxito de la incursión y el *Royal Regiment of Canada* debía conquistarlo a toda costa.

Un bombardero medio *Bristol Blenheim* alcanzado por la *Luftwaffe* en el cielo de Dieppe. A fin de asegurar la cobertura aérea, durante la operación, los Aliados dispusieron que entraran en acción 60 escuadrones de aviones. (Ullstein)



y en el sector izquierdo, se inició el fuego de artillería. La cañonera que conducía el «comando» nº 3 hacia las playas de Berneval y Belleville-sur-Mer (Yellow) se había encontrado de improviso en medio de un grupo de cinco pesqueros alemanes armados. Una bengala iluminó de pronto la escena y diez minutos más tarde, la cañonera, según las palabras del informe oficial, era «una carnicería»: sus cañones reducidos al silencio, las calderas alcanzadas en cinco puntos y la mayor parte de la tripulación herida en cubierta. El encuento se produjo por pura fatalidad y las veinte barcazas de desembarco que transportaban el «comando» nº 3 consiguieron salvarse dispersándose en medio de la confusión; pero lo más grave era que ahora, a causa de dicho incidente, sería muy difícil reducir al silencio la batería «Goebbels» en Berneval.

Sin embargo, una barcaza de desembarco del grupo logró proseguir la navegación, evitando con una rápida maniobra el breve encuentro. Así, en el momento establecido, dicha barcaza desembarcó 3 oficiales y 17 soldados en la playa que tenían asignada de Belleville-sur-Mer; y estos pocos soldados, armados tan sólo son sus armas individuales y con un mortero de 50 mm, empeñaron en combate a la guarnición de la batería «Goebbels», de modo que ésta no pudo disparar ni una sola vez sobre el sector principal durante la fase más importante de los desembarcos. Otras seis embarcaciones del «comando» nº 3 encontraron luego la dirección apropiada, pero ya era demasiado tarde, y cuando intentaban aproximarse a la playa de Berneval fueron sometidas a un terrible fuego cruzado. Sólo unos pocos hombres alcanzaron la playa, pero permanecieron clavados en el terreno sin poder avanzar ni retroceder: para ellos aquélla fue una madrugada mortal.

En el extremo del sector de la derecha, el «comando» nº 4 desembarcó en el momento previsto, destruyó la batería «Hess» mediante una acción realizada con valor y habilidad y, antes de las 7,30, estaba ya camino de vuelta hacia Inglaterra, habiendo llevado a cabo su misión.

Pero este fue el único éxito de la Operación «Jubilee». En efecto, una hora después del comienzo del asalto, un intenso fuego del reducto «Bismarck», unido a un cañoneo certero del área de desembarco efectuado por las baterías «Rommel», «Hitler» y «Goering», situadas detrás de las playas, dio a entender que las cosas andaban mal para los ingleses. Los cañones de los destructores británicos, los ataques de los cazabombarderos y las cortinas de humo fracasaron en su intento; en la Green Beach de Pourville, el regimiento *South Saskatchewan* logró desembarcar sin encontrar resistencia; pero el *Queen's Own Cameron Highlanders*, que le seguía, tuvo una acogida mucho más desagradable. Las tropas que desembarcaban se abrían camino hacia sus objetivos, pero no podrían continuar el ataque sin el apoyo de los carros de combate y sin recibir refuerzos desde las playas de Dieppe, y ni de unos ni de otros había la menor señal, ni siquiera la esperanza de que aparecieran.

En la Blue Beach de Le Puy, el regimiento canadiense había sido casi aniquilado. Ni habiendo logrado recuperar el tiempo perdido en la confusión que se originó al comienzo, sus embarcaciones de desembarco fueron descubiertas por un reflector en la fase final de aproximación, y el regimiento trató de desembarcar 17 minutos después y a plena luz. El intento equivalía a un suicidio, y el informe oficial relata lo sucedido en los siguientes términos:

«Aunque todos los hombres siguieron con prontitud a sus comandantes, un regimiento de asalto, en fase de ataque, quedó reducido en pocos minutos a menos de dos compañías, que se vieron obligadas a mantenerse a la defensiva: era imposible cualquier movimiento. Los soldados permanecieron tendidos en tierra esperando órdenes de los comandantes».

De 27 oficiales y 516 soldados, sólo lograron ponerse a salvo en las playas tres oficiales y 57 soldados. Los otros, entre los que figuraban hombres pertenecientes al *Black Watch* y al *Royal Canadian Artillery*, así como patrullas dispersas y miembros de las tripulaciones de las unidades navales de desembarco y de los buques de apoyo, murieron en la playa, en la misma orilla del agua, o fueron hechos prisioneros y enviados a los campos de concentración.

A bordo del buque de mando *Calpe* nada se supo de tal desastre. La densa cortina de humo lanzada por los aviones, los destructores y las cañoneras, unida al humo y a las llamas de la batalla en las playas de Dieppe, cubrió toda la costa, disminuyendo la visibilidad. Y fue precisamente en

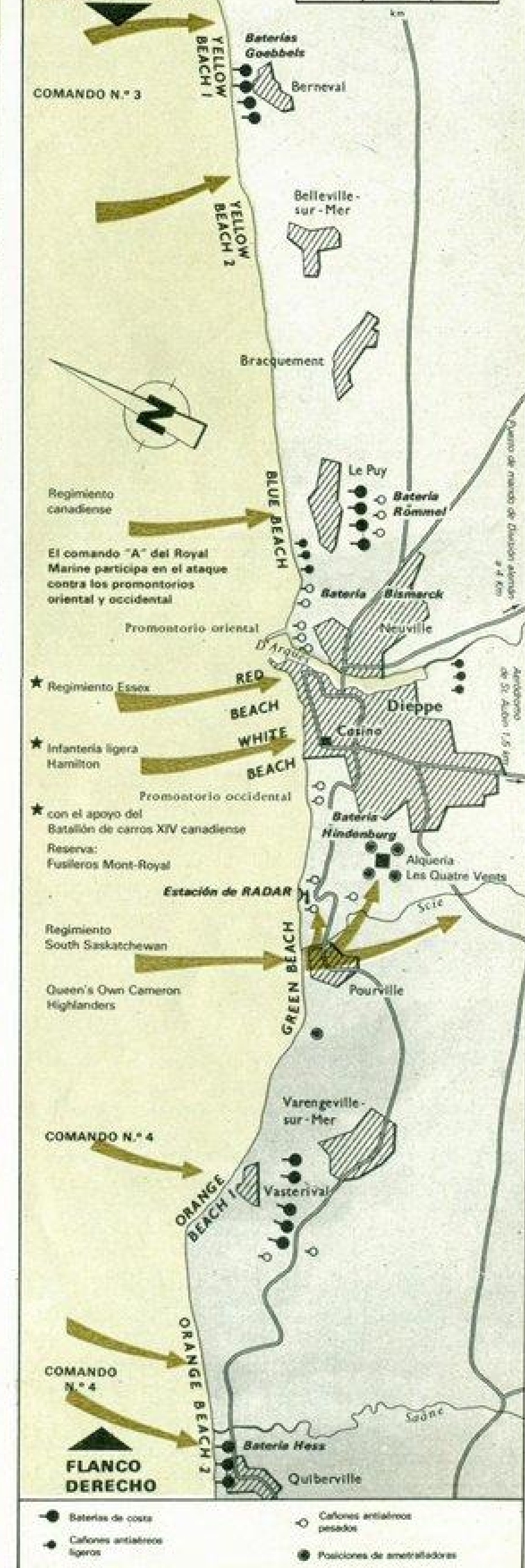
La fuerza combinada aliada decidió realizar una serie de desembarcos anfibios en una zona que se extendía a lo largo de 18 km, desde Berneval a Quiberville. Dieppe, en el centro de aquella limitada faja costera, constituía el objetivo principal. Iniciados en la madrugada del 19 de agosto de 1942, los desembarcos aliados fueron acogidos por un intenso fuego alemán, procedente de las bien preparadas fortificaciones emplazadas a lo largo de la costa. Las pérdidas fueron muy elevadas, por lo que los invasores se vieron forzados a abandonar la costa sin haber alcanzado ningún objetivo.

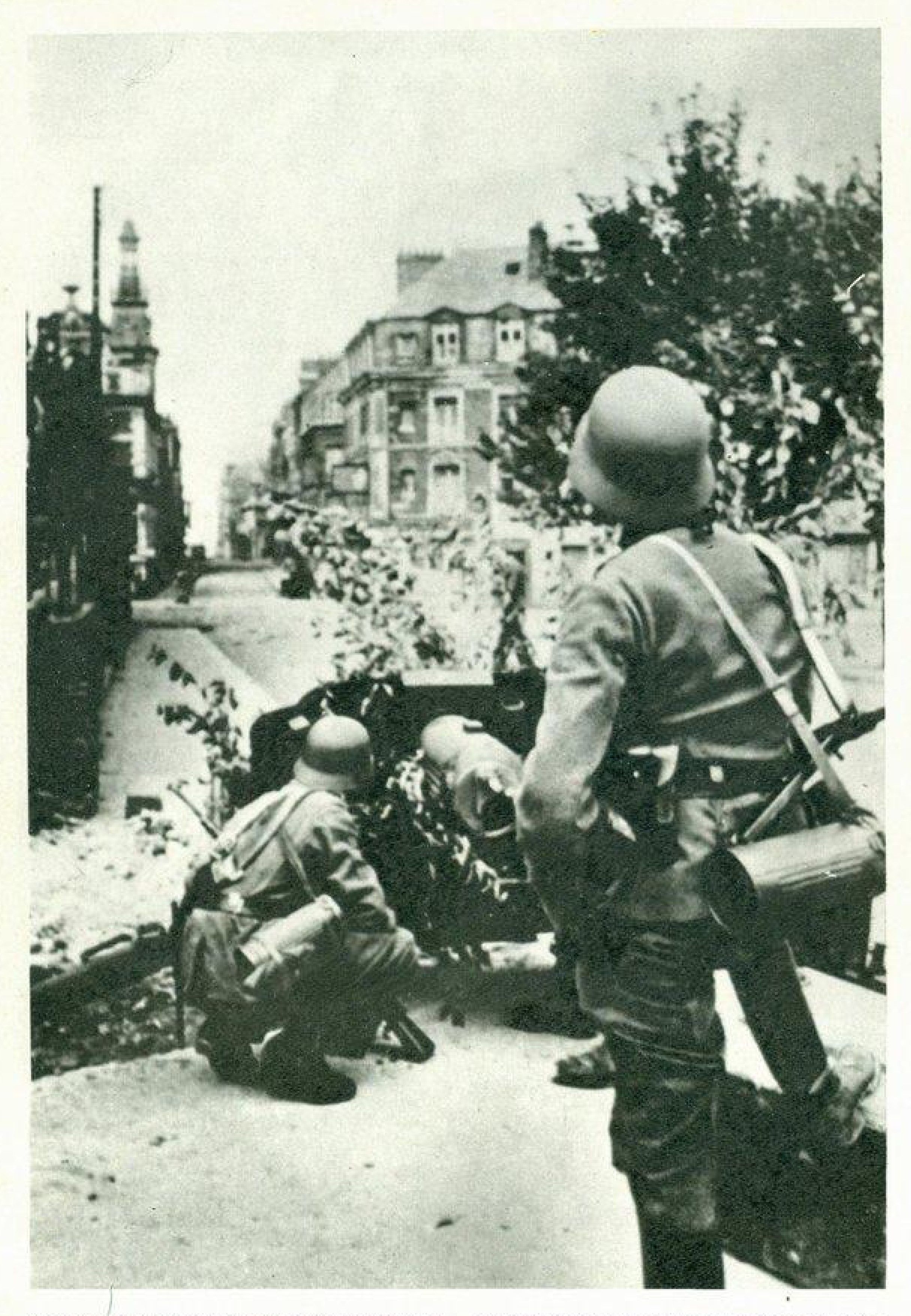
aquel momento cuando las condiciones meteorológicas empeoraron. Los mensajes fragmentarios que llegaban a los comandantes de la expedición no sólo eran confusos sino que, a menudo, carecían de todo significado.

Una hora después de iniciarse el ataque, la cañonera *Locust* se lanzó con ímpetu para forzar las obstrucciones del antepuerto; pero tras ella, los guardacostas franceses y el comando del *Royal Marine* esperaron en vano la señal para seguirla. Cinco minutos más tarde reapareció la cañonera, rechazada por una barrera de fuego concentrado y directo lanzado por la artillería del reducto «Bismarck». Los cañones de la *Locust* eran demasiado ligeros, como también lo eran los de los destructores *Albrighton* y *Berkeley*, apoyados por el *Calpe* y el *Fernie*, los cuales, maniobrando a toda máquina y peligrosamente próximos a la costa, atacaron el reducto con sus cañones de 102 mm, aunque sin resultado.

El intento de ocupar Dieppe se frustró en los bajíos y se agotó en las playas. El *Essex Scottish* y el *Royal Hamilton*, que se aproximaban a la costa, fueron objeto de un intenso fuego cruzado y una interminable sucesión de impactos los inmovilizó en los bancos de arena o en la grava; puede considerarse un milagro que hubiera supervivientes. A los cinco minutos del desembarco se había perdido ya toda esperanza; el *Essex Scottish* jamás alcanzaría ni ocuparía la ciudad, e incluso la escarpa les pareció a muchos un objeto casi imposible de alcanzar. Y, desde luego, lo sería mientras el *Royal Hamilton* no consiguiera reforzar las tropas procedentes de Pourville a fin de asaltar la alquería «Les Quatre Vents» y mientras no llegase, desde las playas, un carro de combate por lo menos para prestarles ayuda.

Aquellos hombres, aunque sostenidos por un admirable valor, no podían hacer nada contra la potencia de fuego desarrollada por las defensas alemanas. Sólo algunos, una vez superado el estado de confusión, lograron responder al fuego desde los lugares donde se encontraban. Pero las ametralladoras ligeras y pesadas alemanas, apoyadas por piezas de artillería del 75, capturadas a los franceses, y por piezas de 88 mm, estaban disparando a cero sobre objetivos al descubierto; cañones contracarros y un intenso fuego de morteros, dirigido con mucha precisión por observadores avanzados y en posiciones protegidas frente al mar, cubrían cada centímetro cuadrado de la





La infantería ligera canadiense del Regimiento *Royal Hamilton*, desembarcada al sur de Dieppe, logró penetrar en la población y conquistar temporalmente una posición avanzada. Luego, atacada por las tropas alemanas y por piezas de artillería contracarros, fue casi aniquilada en el curso de la acción. (Sado-Opera Mundi)

playa. Asimismo, los cañones de las baterías medias y pesadas mantenían un duelo con los buques británicos situados frente a la costa.

El éxito era imposible

«Aquel terrible fuego de enfilada hizo imposible la ocupación de la playa y todo lo que seguía del plan ya era irrealizable», fue el juicio del comandante de las operaciones combinadas.

Todo el *Essex Scottish*, sostenido con admirable coraje por los artilleros de las pequeñas unidades navales de apoyo, se aplanó sobre la grava para proporcionarles un pequeño refugio contra el fuego enemigo y para contrarrestarlo. No había tiempo para intentar cortar el alambre de púas de los alemanes. Algunos hombres se colocaron de tal manera que formaban una especie de paso y permitían a los otros atravesar la alambrada y ponerse al abrigo del murallón. Pero ya no existían batallones, compañías, secciones o pelotones en acción por las playas de Dieppe, sino simplemente pequeños grupos de soldados que actuaban por su propia iniciativa. Una docena de hombres, lanzando granadas dentro de las posiciones enemigas, siguió al sargento primero Stapleton para alcanzar la Esplanade y las casas que flanqueaban el bulevar; durante más de una hora, este pequeño grupo estuvo disparando ininterrumpidamente sobre las patrullas enemigas, y por último se unió a los otros compañeros.

En el sector de la derecha, en la White Beach, la infantería ligera *Royal Hamilton* se encontró en una situación no mucho mejor. Desde un punto cercano al Casino, un pequeño cañón contracarros de 47 mm y otros cuatro de 37 mm, comenzaron a disparar a cero, mientras desde el reducto «Hindenburg» y desde troneras de posiciones escondidas, ametralladoras, morteros y piezas de artillería transformaban la playa en una trampa mortal. Las unidades se vieron forzadas a disgregarse. El fuego de los alemanes era muy preciso y casi todos los oficiales y suboficiales canadienses murieron o resultaron heridos, por lo que el batallón quedó reducido a un disperso grupo de hombres dispuestos a seguir las órdenes de quienquiera que las diese. Dos de estos grupos siguieron a un capitán y a un sargento en un ataque al Casino y conquistaron temporalmente un puesto avanzado, mientras otro subalterno guiaba a un tercer grupo hasta la población. Finalmente, un cuarto grupo intentó asaltar el reducto occidental, hasta que se vio caer en mitad de la escollera a su desconocido comandante: poco después todo el grupo fue aniquilado.

Sin embargo, gran parte de los que lograron atravesar la playa quedaron clavados en el suelo, como los *Essex Scottish*, al abrigo del murallón y en espera de la muerte, de la captura o quizá de la salvación. «Parecía que los alemanes podían hacer caer granadas de mortero donde querían», dijo el soldado Prince, uno de los pocos hombres que habló de forma coherente sobre el desembarco.

Las LCT (*Landing Craft Tanks*, embarcaciones de desembarco para carros de combate) que intentaron llegar a la playa para apoyar a la infantería, se enfrentaron con la máxima intensidad del fuego enemigo cuando, a unos 200 metros de la costa, salieron de la cortina de humo con sus rampas bajadas y con los portalones abiertos. Se encontraron con una terrible acogida. A los diez minutos de su llegada, fueron aniquilados los grupos de asalto que trataban de desembarcar de las maltrechas LCT: de los 71 hombres de un grupo de ingenieros sólo sobrevivieron nueve, y cuatro de ellos estaban heridos. Y de una fuerza total de 314 ingenieros canadienses, nueve oficiales y 180 soldados resultaron muertos o heridos.

Se había proyectado que, en la primera oleada, desembarcaran cuatro grupos de carros de combate; a pesar del fuego enemigo, 17 carros llegaron a tierra y seis de ellos alcanzaron la Esplanade. Cinco lograron superar la escarpa, el sexto ascendió por los escalones del Casino. Ondeando al viento el gallardete amarillo del Escuadrón C, tres carros avanzaron inmediatamente a toda máquina por el bulevard, disparando con todas sus armas; otros dos tomaron posiciones en la Esplanade y al este del Casino; el sexto cayó en una fosa contracarros y su tripulación pereció. Pero en conjunto, los resultados conseguidos fueron mínimos: un carro derribó una casa y los otros llegaron nuevamente a la playa después de haber agotado las municiones. Todos combatieron hasta el final, mas ninguno sobrevivió para contarlo; durante todo el día, el carro sumergido del comandante hizo ondear al viento su gallardete, apenas a ras del agua, símbolo de la derrota.

De las 24 LCT que tomaron parte en la acción, 10 consiguieron desembarcar 28 carros, y todos se perdieron. Catorce LCT volvieron a Inglaterra, escoltadas por destructores que también regresaban porque habían agotado sus municiones.

A causa de las graves pérdidas sufridas por las unidades de enlace entre los servicios en la playa y los oficiales comandantes, los responsables de la operación, a bordo de los buques, permanecieron completamente ajenos al desarrollo de los acontecimientos y a la gravedad de las pérdidas. Quizá por ello, poco después de las 6, el comandante de la expedición ordenó el desembarco del batallón de fusileros *Mont-Royal*, perteneciente a las fuerzas de reserva estacionadas en alta mar; pero, desde luego, fue una medida absurda. Gran parte de dicha unidad desembarcó en el sector central y los soldados se vieron forzados a excavar cualquier refugio en la grava y a combatir y a morir

donde habían sido inmovilizados. El resto del batallón quedó abandonado bajo el reducto «Hindenburg», en la extrema derecha, y allí permaneció sin ninguna esperanza. Cuando todo hubo acabado, 288 oficiales y soldados de los fusileros *Mont-Royal* se rindieron.

A las 8, el comandante de la fuerza de desembarco, todavía ignorante de la verdadera situación, decidió reforzar la White Beach con el comando *Royal Marine*, que había desistido de su misión anterior. Por lo tanto, a las 8,30 horas los *marines* se trasladaron de los guardacostas a las embarcaciones de desembarco y comenzaron a avanzar bajo la protección de una cortina de humo; pero entonces ya se estaba haciendo cada vez más difícil llegar a la playa. Cuando los *Royal Marines* salieron de la cortina de humo tendida por aviones y destructores, se encontraron con el volumen de fuego más intenso y mortífero desarrollado en aquella trágica mañana. No obstante, no desistieron, y, según las palabras del informe oficial, «con un valor verdaderamente temerario siguieron hacia tierra, decididos, si la suerte lo quería así, a repetir en Dieppe lo que sus padres habían llevado a cabo en Zeebrugge».

Pero no ocurriría así. En un momento de intuición, mientras la embarcación de asalto que iba en cabeza se ponía a la vista del enemigo, el teniente coronel J. P. Phillips, oficial comandante, se dio cuenta de la enormidad de la tragedia de Dieppe; sin vacilar, se puso los guantes blancos y, manteniéndose erguido sobre el pequeño puente anterior de la embarcación, a la vista del enemigo y de sus hombres, señaló a los *marines* la orden de volver atrás. Seis LCT maniobraron para invertir la ruta; pero su comandante sobrevivió a sus propias órdenes tan sólo unos 20 segundos: sin embargo, con su vida había salvado de una muerte segura a 200 hombres.

Finalmente, a las 9, se tomó la decisión de iniciar la evacuación. Se habían estudiado planes complicados —que un análisis posterior demostró que eran optimistas hasta la irresponsabilidad— para llevar a efecto tal operación, que debía desarrollarse en un período de tres horas. Pero todos los planes fueron inútiles, porque entonces todo se reducía ya a intentar salvar el mayor número posible de supervivientes de la playa principal.

Un alemán socorre a uno de los pocos soldados británicos que lograron penetrar en Dieppe. Como *raid*, la Operación «Jubilee» fue un sangriento fracaso, debido a la falta de flexibilidad del plan de ataque y a la excesiva confianza en el factor sorpresa. *(Bibliotek für Zeitgeschichte)*





A la izquierda, arriba: la playa de Dieppe después de la incursión aliada: cadáveres y restos de carros de combate británicos están diseminados por toda la playa, ahora envuelta ya en el silencio. A la izquierda, abajo: ni el valor ni la audacia de cada uno de los hombres que se batieron en las playas de Dieppe pudo hacer nada contra la potencia de fuego alemana. (Imperial War Museum)-(Bundesarchiv)

Las tripulaciones de las embarcaciones de recuperación se prepararon para la prueba final.

A las 10,22 los destructores que quedaban formaron una línea para seguir a las embarcaciones de recuperación, ayudados por un ligero viento que empezó a soplar hacia tierra desde el Oeste. A todas las unidades que contaban con armamento y municiones se las hizo avanzar para proporcionar un apoyo inmediato; pero, incluso así, los hombres que estaban combatiendo desesperadamente en las playas debieron resistir otras tres horas de lucha para sobrevivir. Esta última fase fue pródiga en actos de heroísmo, que se pueden situar dentro de las mejores tradiciones de las fuerzas navales y terrestres de Gran Bretaña.

Los destructores *Calpe* y *Fernie* recorrieron una docena de veces el frente de la playa, con los cañones flameantes; una bomba averió gravemente el *Berkeley*, que tuvo que ser hundido por los mismos ingleses. Era una situación verdaderamente trágica. A pesar de todo, a primeras horas de la tarde del 19 de agosto, los soldados y las embarcaciones que habían sobrevivido al *raid* de Dieppe se dirigían de nuevo a Inglaterra, siendo poco hostigados tanto por el aire como por el mar, en este triste viaje de retorno.

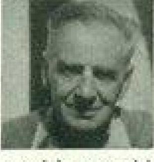
Pasaron seis días antes de que se evaluaran las pérdidas: según el cálculo final, los canadienses perdieron 215 oficiales y 3164 soldados; los fusileros *Mont-Royal* fueron la única de las siete unidades canadienses de cierta entidad que regresó con su comandante. Los «comandos» perdieron 24 oficiales y 223 hombres, y las pérdidas totales fueron de 494 oficiales y 3890 soldados, entre muertos y desaparecidos. Todos los vehículos y el equipo se abandonaron en la playa.

Las pérdidas en el mar habían sido graves, sobre todo entre el personal naval que manejaba las pequeñas embarcaciones que iban y venían continuamente enlazando con la playa. La *Royal Navy* perdió 81 oficiales y 469 marineros; mientras 34 unidades, comprendido el destructor *Berkeley*, no regresaron.

Como *raid*, la Operación «Jubilee» fue un trágico fracaso, quizá a causa de la falta de flexibilidad del plan de ataque y de la excesiva confianza en el factor sorpresa en un área demasiado vasta. La potencia de fuego dispuesta para el apoyo fue inadecuada; pero se mostró útil si se considera desde el punto de vista concerniente a las «lecciones aprendidas».

Como resultados positivos se puede decir que las defensas enemigas habían sido «probadas» y que se llevaron a cabo unas pocas destrucciones. Pero, desde luego, los alemanes no se habían empleado a fondo. Estaban bien preparados para tales eventualidades, y sólo a las 8,25 el «mando oeste» ordenó la alarma en primer grado. La 10ª *Panzerdivision* y la División SS *Adolf Hitler* estaban prontas a intervenir si era necesario.

No obstante, pese a todo lo expuesto, desde aquel momento las preocupaciones de los alemanes fueron mayores, iniciando inmediatamente después trabajos de fortificación a lo largo de toda la costa occidental.



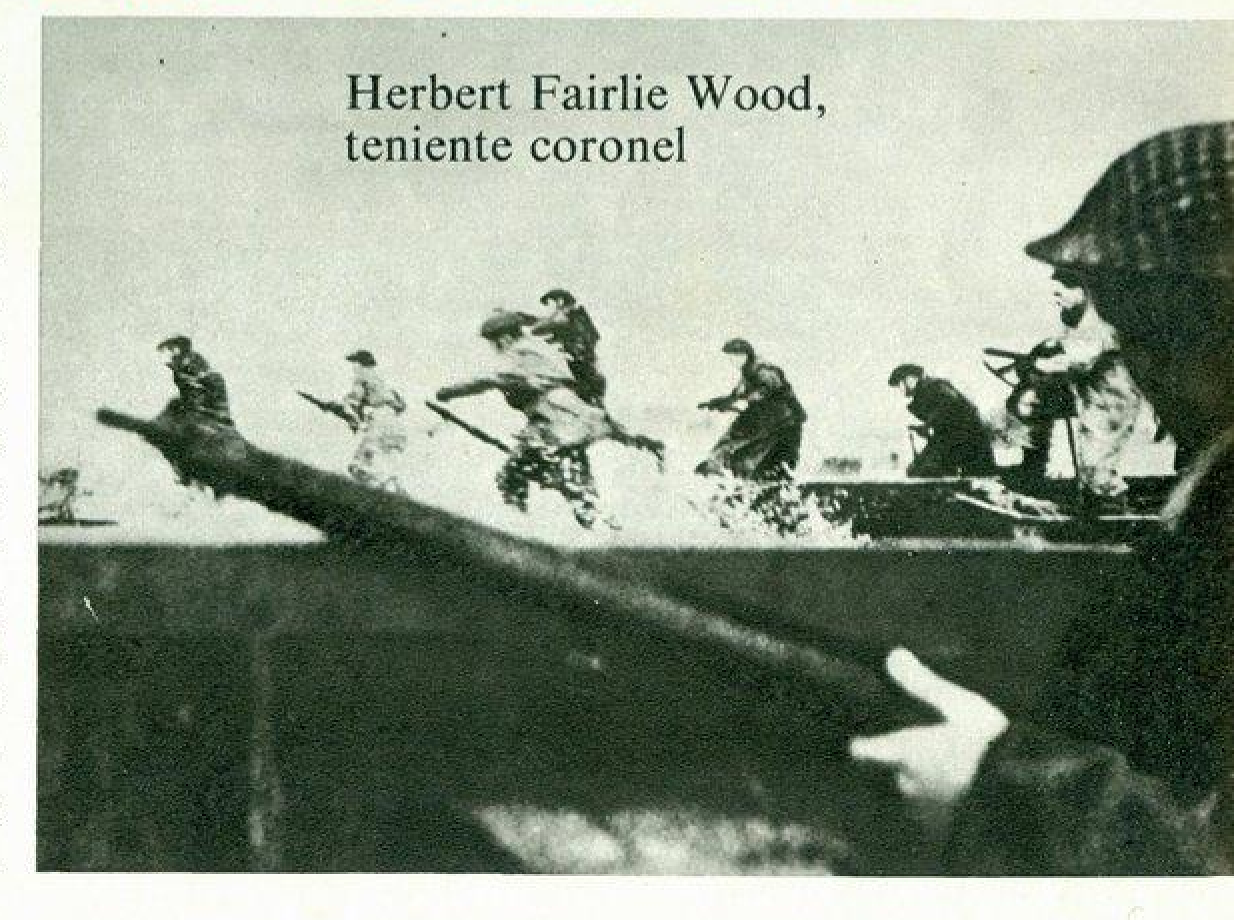
R. W. THOMPSON

Nacido en 1904, estudió en el Merchant Taylor. Fue corresponsal de guerra del *Morning Post*, siguiendo la guerra del Gran Chaco entre Paraguay y Bolivia. Nombrado capitán del Servicio de Información en 1940, fue luego corresponsal de guerra del *Sunday Times*, primero en Normandía y más tarde en todos los frentes. Ha sido asimismo corresponsal de guerra del *Daily Telegraph* en Corea y ha viajado como periodista independiente por más de 80 países. Es un investigador profundo y gran conocedor de cuestiones de guerra y de paz. Sus 25 libros comprenden 11 obras de guerra, entre las cuales se cuenta *Cry Korea* y *Dieppe at Dawen*.

LOS CANADIENSES EN DIEPPE

Costa francesa, 18-19 de agosto de 1942

Carros de combate en llamas, embarcaciones de desembarco destrozadas y muchos soldados muertos quedaron a lo largo de toda la costa como amargo testimonio de un trágico día. Según los cálculos últimos, los canadienses perdieron más de 3000 hombres en la playa de Dieppe, es decir, la mitad de los efectivos que habían tomado parte en la incursión. Reproducimos en este capítulo el juicio de un historiador militar canadiense sobre aquella acción, pagada tan cara, pero en la que se luchó con gran valor.



Herbert Fairlie Wood, teniente coronel

El ruido de motores procedentes del mar fue la primera señal de alarma, y los defensores escrutaron el horizonte con sus prismáticos. El rumor se hizo más intenso cuando, una oscuras sombras, apenas perceptibles a la difusa luz que precede al alba, aparecieron de pronto ante su vista. Los centinelas apostados en la colina desbloquearon los mecanismos de disparo de las armas y a continuación introdujeron los proyectiles en las piezas de artillería. Aquello era, ciertamente, un intento de desembarco.

En las embarcaciones de asalto, los componentes del *Royal Regiment of Canada*, vestidos con el uniforme caqui, observaban con atención su objetivo: la Blue Beach de Dieppe. El capitán G. A. Browne, de la artillería canadiense, recuerda que el fuego se inició, desde uno de los reductos, por lo menos diez minutos antes de que su embarcación llegase a tierra. Al principio el fuego fue espaciado e impreciso, pero después aumentó en intensidad.

Browne, cuya misión era señalar qué tipo de fuego de apoyo se precisaba, envió un mensaje en el que comunicaba que las oleadas de cabeza acababan de desembarcar; luego, sorprendido por la inesperada resistencia, descubrió que las ametralladoras enemigas disparaban desde puestos que nadie había localizado anteriormente. «Fuimos acogidos por un intenso y certero fuego de ametralladoras ligeras», recordó más tarde «sufriendo graves pérdidas. La 1ª y 2ª compañías, que habían desembarcado justamente enfrente del murallón, se encontraron con un fuego de ametralladoras inesperadamente intenso, procedente de diversas posiciones situadas sobre el mismo murallón».

Constituían la primera oleada unos 200 hombres, «menos de tres compañías», refiere un informe oficial.

El resto de las tropas, engañado por la imprevista presencia de un segundo barco-guía en el área de reunión, había seguido a esta unidad erróneamente durante algunos minutos. Estas tropas desembarcaron ya a plena luz, como una segunda e improvisada oleada.

A los hombres del regimiento canadiense se les había explicado la necesidad de actuar lo más rápidamente posible; sólo la sorpresa y la oscuridad les permitiría atravesar la playa sin peligro y trepar luego por los estrechos pasos de la escarpa. Pero ya desde el comienzo no se cumplieron los tiempos establecidos; incluso las barcazas de desembarco que iban en cabeza llegaron veinte minutos después de lo previsto, con lo que el factor sorpresa quedó totalmente eliminado. El cabo L. G. Ellis, de la 1ª compañía, fue el más afortunado de todos: su barcaza evitó gran parte del fuego enemigo; pero, en cambio, la rampa de desembarco se estropeó a la mitad de su descenso y todos sus esfuerzos para bajarla fueron inútiles; tanto él como sus compañeros tuvieron que saltar por encima de ella para alcanzar la playa. Y quizá esto los ayudó. Ellis llegó al murallón en brevísimo tiempo, mientras que los que llegaron más tarde fueron segados por el fuego de las ametralladoras antes de que pudiesen alcanzar el precario refugio del murallón.

El teniente W. G. R. Wedd, desembarcado con una sección completa, se dio cuenta en seguida de que su unidad había quedado reducida a un puñado de hombres en la breve carrera a través de la playa. No obstante, habiendo observado que el fuego enemigo procedía de una casamata de cemento situada sobre el murallón, dirigió un asalto frontal contra ella. Una granada bien colocada, lanzada a través de una tronera, redujo al silencio la ametralladora; pero el teniente Wedd cayó acribillado a balazos.

Un tiempo muerto y luego la derrota

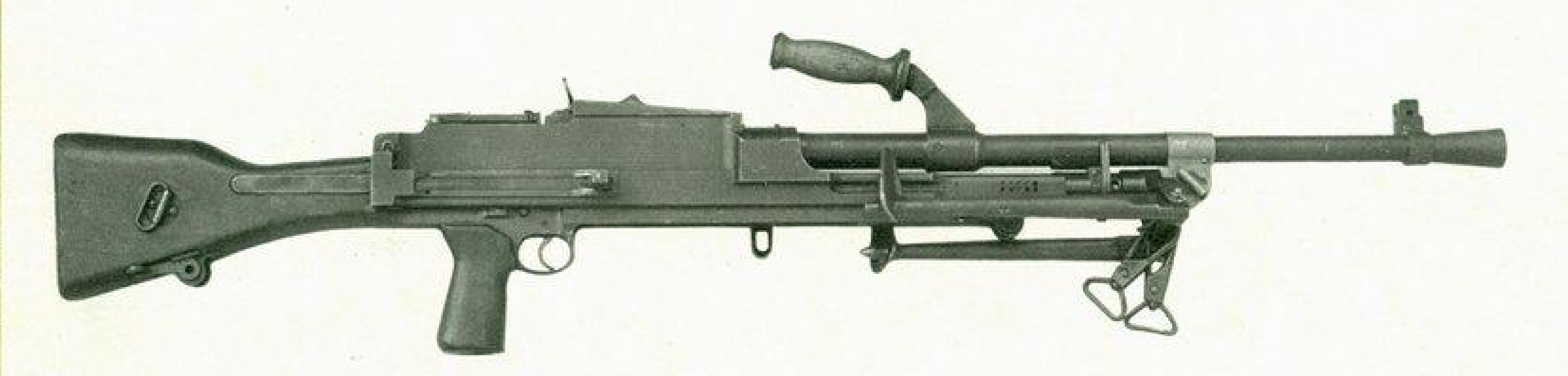
Había una espesa barrera de alambre de púas a lo largo de la cima del murallón que impedía avanzar más allá. A la clara luz de la luminosa mañana, los hombres intentaron, desesperadamente y bajo un fuego terrible, cortar la alambrada con cargas *Bangalore*, que habían conseguido transportar a tierra desde los buques. La primera carga abrió una brecha, a través de la cual intentó introducirse el cabo Ellis; pero la explosión atrajo hacia el lugar el fuego del enemigo, y todos los que intentaron seguir a Ellis murieron.



"Ametralladoras ligeras de tiro rápido"



La *MG-42* alemana, la mejor ametralladora ligera apta para múltiples usos que jamás se haya proyectado, se adoptó en 1942 para sustituir a la *MG-34*. Costaba poco, era de fácil manejo y podía constituir el armamento de una sección de ametralladoras ligeras, o servir como arma de apoyo o antiaérea. Era tan elevada su velocidad de tiro que se desperdiciaban muchos disparos y había dificultades para que pudiera contar siempre con la debida cantidad de municiones. **Calibre:** 7,92 mm. **Peso:** 11,5 kg, aproximadamente. **Munición:** cintas de 50 cartuchos; las cintas se podían enganchar una a otra. **Velocidad máxima de tiro:** 1000-1200 disparos por minuto.



El fusil ametrallador *Bren MK III* fue un arma automática ligera típica durante toda la guerra. Su origen era el arma checoslovaca *ZB-26*, proyectada en BRno y construida en ENfield. Se empleaba, por lo general, tiro a tiro o en ráfagas de cuatro o cinco disparos, lo que, entre otras cualidades, lo hacía muy económico. **Calibre:** 7,7 mm. **Peso:** 12 kg con el trípode. **Munición:** cargadores de 30 disparos. **Velocidad máxima de tiro:** 450 disparos por minuto.

(History of the Second World War)

Era aquella una situación sin salida y el desastre parecía ya inmediato.

En aquel momento llegó a la orilla la última embarcación de desembarco del regimiento canadiense, que conducía a otros hombres y al comandante, el teniente coronel D. E. Catto. A través de una cortina de fuego, los hombres corrieron a refugiarse en el murallón; pero el único resultado fue aumentar aún más la desesperada confusión que ya existía.

Poco después se produjo un momento de esperanza, pues, en vuelo rasante sobre la escollera, aparecieron algunos aviones propios que batieron las casas ocupadas por el enemigo sobre la abrupta pendiente.

El diario de guerra del comandante en jefe del frente occidental alemán correspondiente al día 19 de agosto de 1942, registra esta lacónica anotación: "17,40 horas, ya no combate ningún soldado británico en el continente". En efecto, a las pocas horas del desembarco ya no había batallones, ni compañías, ni secciones, ni pelotones luchando en las playas; sólo quedaban pequeños grupos que actuaban por su propia iniciativa. El intento de ocupar Dieppe se había frustrado en los bajíos y agotado en las playas.

(Bundesarchiv)

Aprovechando aquel momento, el comandante logró imponer un poco de orden. Se apostaron fusiles ametralladores *Bren* en el lado occidental de la playa, detrás de las rocas y en los bordes sobresalientes de la escollera, para hacer fuego contra la pendiente opuesta.

Así se consiguió reducir la cadencia de tiro del enemigo, y en consecuencia la primera oleada del regimiento *Black Watch*, que desembarcaba a continuación, lo hizo con menos pérdidas que las sufridas por los primeros grupos del *Royal Regiment of Canada*.

Asimismo, los disparos de uno de los destructores comenzaron a aumentar el efecto de los bombardeos desde el aire, y Catto decidió entonces intentar llegar a posiciones más elevadas. Ya no quedaban cargas *Bangalore*, por lo que fue preciso cortar a mano el alambre de púas. Cubiertos por un oficial armado con un fusil ametrallador *Bren*, Catto y el sargento Cole subieron al murallón y, tendidos en tierra para ofrecer el menor blanco posible, empezaron a cortar el alambre con los alicates. Se requirió media hora para abrir una brecha, pero a las 6,30 se había conseguido y Catto hizo entonces señal a sus hombres para que le siguieran.

Unos 20 soldados pudieron pasar antes de que el fuego enemigo, concentrado sobre la brecha abierta en la alambrada, impidiera cualquier otro intento de atravesarla.

Catto y su pequeño grupo quedaron entonces aislados del resto del batallón, y aunque habían alcanzado la cima de la escarpa, desalojando a los alemanes de tres casas mientras avanzaban, hallaron el camino que discurre por la cima tan bien vigilado que ya no estuvieron en condiciones de intervenir en la batalla. Catto y sus hombres permanecieron solos en territorio enemigo, completamente aislados y abandonados. Al final, tuvieron que rendirse.

A las 8,30 horas todo había acabado en la Blue Beach. Los que habían sobrevivido al intenso fuego procedente de la escollera se rindieron; la mayor parte de ellos habían sido heridos, por lo menos una vez. ¡En cambio el cabo Ellis parecía invulnerable! Volvió atrás por sí mismo, a través de la brecha en la alambrada; nadó mar adentro y fue recogido por una unidad naval de socorro. Fue uno de los pocos hombres que volvieron de la Blue Beach.

El fracaso de esta operación dejó intactas la mayor parte de las defensas del reducto oriental; pero en el sector occidental, en Pourville, pareció, por un momento, que las cosas iban a marchar mucho mejor.

El regimiento *South Saskatchewan* desembarcó en la Blue Beach, exactamente como se había previsto, logrando la sorpresa que no consiguieron los *Royal*. Todavía era de noche cuando las primeras oleadas de soldados atravesaron la playa sin que se disparase contra ellos. No obstante, su presencia fue descubierta en seguida por los centinelas de la guardia, informando a las otras posiciones defensivas de Dieppe, por lo que los canadienses que avanzaban se vieron pronto sometidos al fuego del reducto occidental.

En aquel sector, los defensores eran hombres de la 6ª y 8ª compañías del Regimiento 571. Aprovechando la circunstancia de que todas las unidades de asalto habían desembarcado al oeste del río Scie, en vez de hacerlo a ambos lados, el enemigo logró bloquear los intentos del *South*

LA MAYOR BATALLA AÉREA DE LA GUERRA

El principal objetivo de la RAF, en el transcurso de la acción contra Dieppe, no era tan sólo asegurar un apoyo inmediato a los atacantes, sino también atraer a la *Luftwaffe* hacia el Oeste y destruirla. El cebo consistía en la presencia de 252 buques y embarcaciones de desembarco concentrados en una limitada zona en las cercanías de la playa. Para lograr su propósito, la RAF aceptó el riesgo de combatir lejos de sus bases, en un área dominada por el enemigo, debiendo proteger al mismo tiempo las embarcaciones y apoyar a las fuerzas de desembarco. Al principio pareció que la *Luftwaffe* no aceptaba el reto. En efecto, a las 7,30 horas del 19 de agosto de 1942 sólo había en aquella zona unos treinta cazas alemanes, casi todos *FW-190*; hasta después de las 10 no compareció la *Luftwaffe* en fuerza. Los *Typhoon* realizaron una serie de ataques diversivos con el fin de atraer algunos bombarderos adversarios que se dirigían hacia el Sur, desde Holanda y Beauvais, mientras los *Spitfire* interceptaban las fuerzas de bombardeo más consistentes. En aquel momento estaba en curso la evacuación de las playas, y por lo tanto era de importancia vital contar con el apoyo inmediato de la Aviación en la zona de Dieppe y de Pourville. En la media hora transcurrida entre las 10,10 y las 10,40, al tiempo que se empleaban a fondo contra los cazas y bombarderos alemanes, los *Boston* y los *Hurricane* atacaron con desesperada violencia el reducto "Bismarck". Sobre Dieppe y Pourville los *Spitfire* arremetieron contra las formaciones de bombardeo alemanas, combatiendo dentro y fuera de la espesa capa de nubes que se hacía cada vez más densa, mientras los *Blenheim*, los *Boston* y los *Hurricane* continuaban sus incesantes intervenciones en apoyo de las fuerzas terrestres. Desde el alba, muchos pilotos ingleses habían realizado tres o cuatro misiones contra pilotos enemigos que llegaban descansados; y aun así, hacia las 13 horas, la RAF había logrado tener una neta superioridad, hasta el punto de que en la fase crucial de la evacuación ningún bombardero alemán consiguió atacar a las barcazas de desembarco ni al resto de los buques que se mantenían frente a las playas. En total, la RAF llevó a cabo 2617 vuelos, con la pérdida de 106 aviones, de ellos 88 *Spitfire*. Los alemanes admitieron la pérdida de 107 aviones en aquella batalla que se puede considerar como la mayor batalla aérea, combatida en un solo día, de toda la guerra. El margen positivo era reducido; pero aquel día la victoria en el aire fue de los ingleses. Durante la batalla las lanchas de salvamento cumplieron muy bien su misión, maniobrando hábilmente entre el laberinto de los buques y de las embarcaciones de desembarco, y su eficaz acción fue un mérito más en aquella intensa jornada. Trece pilotos y un observador herido fueron puestos a salvo por estas embarcaciones de socorro; pero se perdieron 11 oficiales y 26 soldados, entre muertos, heridos y desaparecidos.



Spitfire VB

Caza monoplaza.
Los cazas de esta serie se encontraron en dificultades en sus primeros encuentros con los *FW-190*.
Velocidad: 590 km/h a 6000 m.
Autonomía: 1825 km (máx.)
Armamento: 2 pequeños cañones de 200 mm y 4 ametralladoras de 7,7 mm.

Focke-Wulf FW-190 A-4

Caza monoplaza.
Uno de los mejores aviones alemanes fabricados durante la guerra. **Velocidad:** 650 km/h a 6250 m. **Autonomía operativa:** 950 km. **Armamento:** 4 pequeños cañones de 20 mm y 2 ametralladoras de 7,92 mm.



Hawker Typhoon IB
Monoplaza de caza y asalto.
Velocidad: 650 km/h a 3000 m.
Autonomía operativa: 600 km.
Armamento: 4 pequeños cañones de 20 mm (luego, 8 cohetes o 2 bombas de 225 kg).

Bristol Blenheim MK V
Bombardero medio bimotor.
Velocidad: 430 km/h a 4500 m.
Autonomía operativa: 3000 km.
Armamento: 3 ametralladoras de 7,7 mm (dos en la torreta y una en una barquilla bajo el morro, manejada a distancia) y 450 kg de bombas.

Douglas Boston MK III
Bombardero medio bimotor.
Velocidad: 560 km/h a 3600 m.
Autonomía operativa: 1700 km.
Tripulación: cinco hombres. **Armamento:** 4 ametralladoras en el morro (2 de 12,7 mm y 2 de 7,62 mm); 2 de 7,62 mm en la torreta y una de 7,62 mm en el vientre; 450 kg de bombas.

Saskatchewan de pasar a la otra orilla. Y así, mientras una compañía realizaba buenos progresos y alcanzaba sus objetivos en las colinas de Pourville, los que intentaban llegar a la estación de radar, entre Pourville y Dieppe, fueron detenidos en el momento en que se disponían a atravesar el único puente.

Mientras tanto, el comandante, teniente coronel C. C. I. Merritt, que había situado su puesto de mando en la playa, avanzando después hacia el interior para observar la actuación de sus tropas, se dio cuenta de que la zona que se extendía alrededor de la embocadura del puente estaba cubierta de muertos y de moribundos y que el ataque había sido detenido. Pero su intervención hizo que se reemprendiese de nuevo. Atravesando el puente barrido por el fuego, con el casco de acero en la mano, sostenido por el barbuquejo, Merritt dio el ejemplo, consiguiendo que un centenar de sus hombres le siguieran hasta el refugio temporal que le ofrecía una casa de la orilla opuesta.

Desde este punto lanzó un asalto contra una casamata, que impedía cualquier avance posterior, empleando un proyectil fumígeno de mortero para cegar a los defensores. Tras esta rápida decisión, dejó que sus hombres prosiguieran el ataque y él volvió al puesto de mando. En el ínterin, otra de sus compañías había expulsado de Pourville al resto de la guarnición alemana, haciendo cerca de 50 prisioneros durante la acción. Esto preparó el terreno para la siguiente fase, y así los *Cameron Highlanders of Canada* llegaron a la Green Beach a las 5,30. Toda la unidad desembarcó en una sola oleada, lanzándose a través de la playa y por las orillas del río. Pero una casamata, que permanecía intacta, detuvo al coronel A. C. Gostling, apenas puso pie en tierra; pero su vicecomandante, el mayor Law, lo sustituyó inmediatamente.

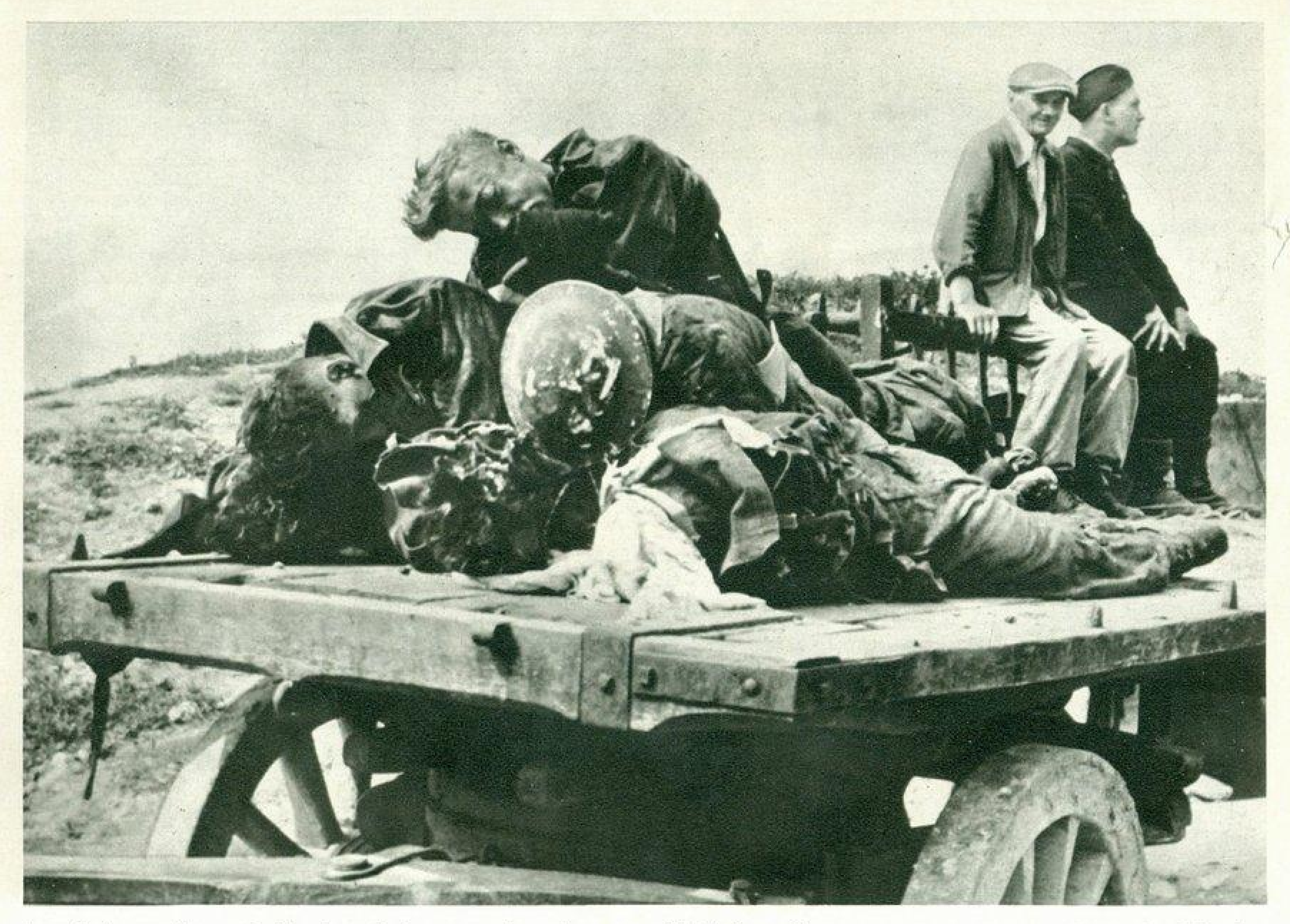
Fue entonces cuando los errores del Servicio de Información empezaron a complicar los planes de los hombres del *Cameron*. Se les había informado de que el murallón en Pourville tenía, aproximadamente, 1 m de altura, cuando en realidad tenía más de dos. La llamada playa estaba constituida por cantos rodados de la dimensión de un huevo e incluso mayores, y era muy difícil de atravesar. No obstante, los *Cameron* avanzaron, abrieron una brecha en la alambrada del murallón y entraron en el pueblo. Su misión era avanzar por el interior, destruir el aeródromo de St. Aubin y un puesto de mando de división que se suponía próximo a Arques-la-Bataille. Tenían que tomar una carretera al este del río Scie; pero se había previsto otra alternativa en caso de necesidad, lo cual fue una prudente precaución. Los *South Saskatchewan* no habían realizado muchos progresos al este del río.

Dejando una compañía para que ayudase a los *Saskatchewan*, ya empeñados en combate, el comandante Law avanzó hacia el interior con el resto de sus tropas. No estaba enlazado con el puesto de mando de brigada (la radio había sido inutilizada durante el desembarco); pero en cambio estaba en contacto por radio con los *Saskatchewan*.

Mientras estos últimos combatían duramente en el sector oriental, hacia la estación de radar, esperando que el ataque principal sobre Dieppe les proporcionara algún alivio, los *Cameron*, moviéndose con rapidez por las márgenes de las boscosas alturas del río Scie, alcanzaron la aldea de Petit Appeville.

Comienzan a afluir los refuerzos alemanes

Desde allí, Law pudo observar ampliamente el río Scie, y lo que vio no era por cierto reconfortante. De todas partes afluían hacia Dieppe refuerzos alemanes. El enemigo había comprendido muy bien cuál era la intención de los atacantes, y las fuerzas de la reserva que se concentraban en la zona tenían objetivos muy bien definidos. Las



La población civil francesa colaboró con los soldados alemanes en la recogida de los cuerpos de los caídos. Las pérdidas sufridas por los canadienses se elevaron a 215 oficiales y 3164 soldados. (Bundesarchiv)

dos unidades canadienses, sin dejar de combatir, empezaron a retroceder hacia la Green Beach: ya no se podía llevar a cabo la retirada prevista a través de Dieppe.

El asalto contra la playa principal de la ciudad había sido, desde el principio, el objetivo más importante. Los *Royal* a la izquierda y los *Saskatchewan* a la derecha tenían misiones que, de haberse llevado a buen término, podrían haber aniquilado gran parte de las fuerzas adversarias; pero su papel era sólo de apoyo.

El ataque de los *Royal* fue rechazado, lo que dejó a los cañones y morteros del reducto oriental en situación de contrarrestar el ataque principal; tampoco los *Saskatchewan* y los *Cameron*, aun obteniendo mejores resultados, habían sido capaces de reducir al silencio los cañones emplazados detrás de la ciudad: así, pues, todos ellos entraron en acción contra las fuerzas de asalto principales y el escenario –el paseo marítimo que había dado fama a Dieppe– quedó preparado para la tragedia.

Al asalto de la playa de Dieppe se lanzaron dos batallones (uno del Regimiento de infantería *Royal Hamilton*-RHLI, *Royal Hamilton Light Infantry*, y otro del *Essex Scottish*), ambos procedentes de Ontario, que desembarcaron en el momento previsto y eficazmente apoyados por los ataques a baja cota de los cazabombarderos *Hurricane*. Pero la acción de estos aparatos, aunque útil en el momento en que se desarrollaba, no podía ser continua. Intervinieron también como apoyo, aparte los carros de combate, los cañones de 102 mm de cuatro destructores; pero las piezas de artillería de este calibre tenían efectos muy limitados contra las defensas en tierra. Por su parte, las embarcaciones de desembarco que transportaban los carros de combate, que quizá habrían podido resolver la situación a favor de los ingleses, llegaron a tierra con quince minutos de retraso.

Según el historiador oficial canadiense, en situaciones de este tipo los primeros minutos son siempre decisivos. Y los acontecimientos vienen a darle la razón.

El terrible fuego que se abatió sobre la playa apenas cesaron los ataques de los *Hurricane* sorprendió a las tropas mientras intentaban todavía atravesar las alambradas defensivas de la misma playa. Pronto se desvaneció el ímpetu del asalto. Los hombres pensaron más en su salvación que en avanzar, y los que llegaron a situarse bajo el murallón se acurrucaron allí, uno junto a otro, como sus desmoralizados compañeros en Le Puy, en espera de alguna inesperada salvación. Una unidad tipo, la 4ª compañía del RHLI, quedó casi completamente aniquilada como fuerza operativa, incluso antes de entrar en acción.

Las casas, los hoteles y el Casino en la Promenade estaban llenos de posiciones alemanas que el Servicio de Información británico no había logrado localizar. Ningún campo de tiro quedaba sin cubrir. El alambre de púas se había empleado abundantemente para canalizar eventuales ataques desde el mar hacia las zonas batidas por las ametralladoras. Faltándoles el apoyo necesario, los soldados de infantería supervivientes combatieron con tesón y se dirigieron hacia lo que les ofrecía mayor cobertura posible: el Casino. Este imponente edificio, en el extremo occidental de la Promenade, había sido parcialmente demolido por los alemanes, que comprendieron su importancia como punto de apoyo, y entre las ruinas se habían construido casamatas que cerraban todos los accesos.

El *Essex Scottish*, al encontrar alambre de púas tupidamente dispuesto a lo largo del murallón, colocó en medio una carga *Bangalore*, pero la explosión sólo logró una parte del efecto esperado. El RHLI tuvo más suerte, pues abrió una brecha y en seguida se empleó a fondo en la eliminación de las casamatas.

Aproximadamente en aquel momento entraron en acción los carros de combate, saliendo de las LCT y avanzando ruidosamente por la playa. El Regimiento *Toronto-Scottish*, unidad dotada de ametralladoras *Vickers*, cubrió las últimas fases de su aproximación con un intenso fuego desde las embarcaciones de desembarco.

Un alivio temporal

Entonces, con todas las fuerzas ya en tierra, pareció que la situación mejoraba. A pesar de todos los errores y de la adversa fortuna, el asalto a lo largo de la Promenade tuvo éxito. Un carro superó el murallón y entró en acción a breve distancia. Le siguieron otros varios. El teniente E. Bennett ha descrito así la situación:

Eran aproximadamente las 6 de la mañana cuando nuestra LCT se vio sometida al fuego enemigo mientras avanzaba para desembarcar en la playa principal de Dieppe. Nos hallábamos en la LCT que iba en cabeza de la segunda oleada. Yo me encontraba en la proa de la embarcación. Luego, apenas había vuelto a mi carro y estaba a punto de subir a él, nos alcanzó



A partir de las 13 horas del 19 de agosto, los hombres que se encontraban a lo largo del murallón de Dieppe se rindieron: del total de 2000 canadienses capturados más de 550 estaban heridos. (Imperial War Museum)

un disparo que hizo estallar los depósitos de hidrógeno que servían para rellenar los globos de barrera antiaérea. Resulté con quemaduras en una mano y en la cara y con esquirlas de granada en el ojo derecho. Los restantes miembros de la tripulación quedaron indemnes, y yo, una vez en pie, me las ingenié para ayudarles a apagar el fuego en la parte posterior del carro, provocado por una lona impermeable que se había incendiado. Me aplicaron la primera cura a una herida en el cuello, pero no pudimos continuarla porque en aquel momento nos aproximábamos a la playa. Lo primero que vimos fue un ingeniero, con una bolsa llena de explosivos, atrapado en el alambre de púas y que intentaba liberarse. Nos trasladamos a la izquierda, hacia la Red Beach; pero fue imposible seguir adelante. El foso frente al murallón parecía una barrera infranqueable. Recorrimos toda la longitud de la playa hasta el Casino. Fue una triste marcha, porque a nuestro paso encontramos muchos cuerpos. Maniobramos para evitarlos mientras bajaba la marea.

Bennet y su tripulación encontraron al fin un paso sobre el murallón y empezaron a disparar sobre las casas que había en la escollera y que tantos daños habían causado a la infantería. Los enemigos en la playa eran un objetivo más fácil.

Los alemanes, que tenían inmovilizada en la playa a la infantería, estaban apostados frente a los edificios de la Promenade. Los atacamos con ímpetu y, con gran sorpresa por nuestra parte, salieron de todas partes corriendo como condenados entre las casas. Nuestras ametralladoras abrieron fuego y alcanzamos a muchos enemigos, entre ellos a uno que intentaba rodearnos.

Sin embargo, nuevas fuerzas alemanas fueron llegando gradualmente a la zona para reforzar la guarnición, con lo que la situación cambió en perjuicio de los canadienses. Hacia las 11, todos los atacantes habían sido rechazados a la playa, dando la impresión de una evacuación bien conseguida más que un plan con miras a establecer un enlace con las unidades que atacaban en Pourville.

Para crear mayor confusión, la reserva que permanecía aún en el mar recibió la orden de desembarcar. En el buque de mando (destructor *Calpe*), el general de división Roberts disponía de poca información y además en gran parte errónea. Las comunicaciones por radio, en las que tanto se había confiado, no llegaron a facilitar un cuadro exacto de la situación. El fuego enemigo había destruido los aparatos y matado a los operadores; únicamente en la playa principal, desde un carro de reconocimiento inmovilizado, se transmitían informaciones claras. Allí, el comandante G. Rolfe, oficial de transmisiones del único comandante de brigada desembarcado, hizo una rápida relación de lo que podía ver de la batalla. Y estas noticias impulsaron a Roberts a ordenar a las 6, el desembarco de los fusileros *Mont-Royal*.

Los francocanadienses se aproximaron a la Red Beach a las 7, siendo acogidos por un intenso fuego apenas sus barcazas entraron en el radio de acción de las armas alemanas. De todas partes, las ametralladoras disparaban implacablemente contra las tropas apenas desembarcadas, como había sucedido con las unidades que las precedieron. El comandante, teniente coronel D. Menard, fue herido en cuanto puso pie a tierra y el resto de su batallón, desorientado por la violencia del fuego enemigo, buscó refugio a lo largo del murallón, junto con los desalentados supervivientes del RHLI y del *Essex Scottish*. Desde aquel abrigo, lo mejor que podía hacer cada uno era mantener un fuego intermitente.

A las 9, Roberts llegó a la conclusión de que la situación en tierra estaba empeorando rápidamente. Ya no era posible efectuar nuevas incursiones en la ciudad, y el fuego de los morteros, que había sustituido al de las ametralladoras de las casamatas inutilizadas, cubrió toda la playa. A partir de este momento, cualquier indecisión podría comprometer el plan de evacuación hasta el punto de hacerlo irrealizable. El Estado Mayor mixto del *Calpe* preparó entonces un improvisado plan, teniendo en cuenta el cambio de la situación y así, a las 10,22 horas, la Marina envió a tierra, bajo la cobertura de cortinas de humo y de aviones, las embarcaciones de desembarco que aún quedaban a flote.

No fue posible salvar a muchos hombres. El soldado J. Maier, del *Essex Scottish*, recuerda que, cuando llegó la orden de evacuación, la marea era baja y el límite de las aguas estaba a unos 100 metros del murallón. Él había sido herido por una esquirla de granada de mortero, y tuvo necesidad de ayuda para poder llegar a la lancha. Uno de sus compañeros, el soldado Ostopovick, se apoyó con los hombros contra la rampa de la barcaza apenas ésta se hubo alejado de la línea costera batida por el enemigo, y, cerrándola, salvó muchas vidas, evitando que los heridos pudieran ser alcanzados de nuevo.

Este riesgo se hizo presente en todas partes, salvo en la Blue Beach, estrecho y ensangrentado sector de desembarco en el que sólo seis u ocho

Los carros de combate utilizados en el desembarco anfibio eran a prueba de agua, y se les había dotado de largos tubos de escape para avanzar sumergidos hasta una profundidad de 1,80 metros aproximadamente. *(Bapty & Co Ltd.)*

hombres pudieron ser salvados. El coronel Stacey, historiador canadiense, ha calculado que únicamente se consiguió evacuar de la ciudad unos 350 hombres, junto con otros 600, aproximadamente, del sector de Pourville.

Hacia las 13 horas fue evidente que ya nada se podía hacer. Y entonces los hombres que yacían junto al murallón de la ciudad se rindieron; los trasladaron a la parte alta, donde curaron a los heridos y comenzaron los largos trámites de los interrogatorios, identificaciones y clasificaciones. A lo largo de toda la costa, desde Le Puy a Pourville, carros de combate en llamas, barcazas destrozadas y soldados muertos quedaron como triste testimonio de aquel día trágico.

Se concedió la *Victoria Cross* a los oficiales que tomaron parte en el *raid*. Una, al teniente coronel Merritt, por las excepcionales dotes de mando que demostró antes de que le hicieran prisionero, y la otra al capellán del RHLI, capitán W. Foote, quien prestó sus auxilios con gran abnegación a los heridos de la White Beach y que, cuando llegó el momento de la evacuación, prefirió quedarse con sus hombres.

De los 2000 canadienses capturados, más de 550 estaban heridos. Otros 1000, aproximadamente, murieron en la playa. Y así quedó, en la costa francesa, la mitad de las fuerzas empleadas en la acción.



H. F. WOOD, TTE. CORONEL
Nacido en 1914, cursó sus estudios en Toronto. Sirvió como oficial de Estado Mayor en las tropas canadienses destacadas en Europa noroccidental durante la segunda Guerra Mundial, y años después mandó un batallón del Regimiento *Princess Patricia's Canadian Light Infantry* durante la guerra de Corea. Hasta su retiro, ha sido el historiador oficial del Ejército del Canadá, y su libro *Strange Battleground* es la versión oficial canadiense de la intervención en Corea. Su publicación más reciente es *VIMY!*, relato de un día de batalla en la primera Guerra Mundial.

Churchill MK I

Fue el cuarto tipo en la serie de carros de combate de apoyo de la infantería. Se le utilizó por primera vez en la acción de Dieppe; más tarde demostró ser una feliz realización y un arma digna de confianza. Su coraza era más fuerte que la de cualquier otro carro de combate en servicio en 1942 y la velocidad y maniobrabilidad eran perfectas en todo terreno. Pero, como sus predecesores, los carros para infantería *MK I*, el *Matilda* y el *Valentine*, el *Churchill* tenía un armamento inadecuado. La imposibilidad de emplear granadas de elevado poder explosivo, excepto cuando se emplazaba un obús en su tronera anterior para el apoyo inmediato, constituía una grave laguna; además, sólo disponían de obús unos cuantos ejemplares; la mayor parte montaban en la tronera una ametralladora de 7,92 mm. **Peso**: 38,5 t. **Coraza**: 102 mm (máx.). **Tripulación**: 5 hombres. **Velocidad**: 27 km/h. **Radio de acción**: unos 160 km. **Armamento**: un cañón de 37 mm en la torreta, con una ametralladora coaxial; un obús de 76 mm o una ametralladora de 7,92 mm en la torreta.
(History of the Second World War)

LA DESTRUCCION DE LIDICE

Checoslovaquia, 9-10 de junio de 1942

Richard Livingstone

El *Obergruppenführer* de las SS, Reinhard Heydrich, era vicecomandante de la SS, bajo las órdenes de Himmler, y jefe del *Reichssicherheitshauptamt* (o RSHA, Oficina Central para la seguridad del Estado). Como tal supervisaba todas las fuerzas de seguridad del Reich, incluyendo la policía y la Gestapo, y, por lo tanto, era uno de los hombres más poderosos de la jerarquía nazi. Era aún relativamente joven, y además enérgico, eficiente e incapaz de sentir el menor remordimiento. Hitler dijo de él: «Heydrich tenía el corazón de piedra».

Él fue el protagonista del gran plan hitleriano de expansión hacia el Este: las fronteras alemanas se extenderían hasta el Volga, y se desplazaría de sus tierras de origen a 30.000.000 de eslavos. Las tierras no ocupadas las colonizarían los alemanes, y en estos vastos territorios Reinhard Heydrich reinaría como un virrey, sometido tan sólo al propio Hitler. En 1941 parecía que la guerra había acabado prácticamente; las fuerzas de trabajo de las razas inferiores se aprovecharían aún durante unos meses en la industria y después se pondría en práctica el grandioso proyecto.

Pero el día 27 de mayo de 1942, agentes checos al servicio de Gran Bretaña sorprendieron el automóvil de Heydrich mientras aminoraba su velocidad en una curva: se le lanzó una granada que hizo saltar el vehículo, y el «protector» del Reich, mortalmente herido, fue llevado a Praga, donde murió poco después.

Hitler se enfureció, y, como era característico en él, lo que quiso no fue justicia, sino venganza. Y, en efecto, como represalia ordenó la ejecución inmediata de 30.000 checos.

Karl Hermann Frank, secretario de Estado en los Sudetes, a quien la muerte de Heydrich ascendió al mando supremo en Praga, se mostró indeciso, argumentando que con ello se reducirían seriamente las fuerzas de trabajo que el Protectorado tanto necesitaba. Entonces Hitler modificó su orden en el sentido de limitarla al arresto de 10.000 rehenes. Pero aquella misma noche, el 27 de mayo, le llegó a Frank una orden de prioridad de Himmler que decía: «En vista de que los intelectuales son nuestros peores enemigos, fusila a 100 de ellos esta noche». Así, en pocos días, se arrestó a 3188 checos, de los cuales se ejecutó a 1357, mientras otros 657 murieron durante los «interrogatorios de la policía»: en total perecieron más de 2000.

Y, sin embargo, todo eso no llegaba a satisfacer a Hitler. El 9 de junio, un día después del funeral de Heydrich, Frank recibió instrucciones secretísimas del *Führer* para llevar a cabo una acción especial de represalia que les diese a los checos «una lección definitiva de sumisión y de humildad». Debía elegir una pequeña comunidad obrera, cerca de un centro industrial, y destruirla por completo. Este plan se adaptaba a la mentalidad de Frank: su odio a los checos era patológico, y él mismo había hecho ya sugerencias en este sentido.

Parece ser que se eligió Lidice, según el principio publicitario que induce a un hombre a comprar un determinado jabón por haber visto su nombre escrito en alguna parte. Y daba la casualidad de que Lidice era un nombre fichado. En efecto, dos hombres de este pueblo abandonaron Checoslovaquia en 1939, y se supo que se habían enrolado en la RAF. Sin duda se lanzaron en paracaídas y, tras matar al «protector», debían estar escondidos en el citado pueblo. Como Berlín exigía una acción inmediata, aquella misma noche se envió a Lidice a dos agentes de la Gestapo para que prepararan las «pruebas» necesarias que había que descubrir a la mañana siguiente.

Der [illegible] der Sicherheitspolizei und des SD

Prag, den 12. Juni 1942

Betrifft: Ortschaft Lidits, Bez. [illegible] 137

I. Am 9.6.1942, um 19[45] Uhr, [illegible] SS-Gruppenführer K.H. Frank aus Berlin fernmündlich mit, daß auf Grund einer Führerbesprechung die Ortschaft Lidits folgendermaßen noch am gleichen Tage zu behandeln ist:

1.) Alle männlichen Erwachsenen sind zu erschießen,

2.) alle Frauen sind in ein Konzentrationslager zu überstellen,

3.) die Kinder zu sammeln und, soweit eindeutschungsfähig, an SS-Familien ins Reich zu geben. Der Rest wird einer anderen Erziehung zugeführt,

4.) die Ortschaft ist niederzubrennen und dem Erdboden gleich zu machen. Die Feuerwehr ist hierbei einzu-

Fragmento del informe de un oficial alemán encargado de la destrucción de Lidice. Asunto: pueblo de Lidice, región de Kladno. El 9 de junio de 1942, a las 19,45 horas, el *Gruppenführer* de la *SS* K.H. Frank me telefoneó desde Berlín y me dio instrucciones verbales para que, aquel mismo día, por voluntad del *Führer*, se tratase al pueblo de Lidice del siguiente modo: 1. Se debe fusilar a todos los varones adultos. 2. Las mujeres deben ser trasladadas a un campo de concentración. 3. Se reunirá a todos los niños; los que sean susceptibles de germanización se confiarán a familias de *SS* en Alemania; los restantes serán sometidos a otras formas de educación. 4. Se debe incendiar y arrasar todo el pueblo. Es necesario que intervenga la brigada contra incendios. *(Lidice Committee)*

El día 4 de junio de 1942 Reinhard Heydrich, "protector" del Reich ("Reichsprotektor") en Bohemia y en Moravia, murió a consecuencia de las graves heridas que sufrió en un atentado. Una semana después, la radio alemana anunció que el pueblo de Lidice, "implicado" en el atentado, había dejado de existir: se había fusilado a todos los hombres y a todos los muchachos mayores de quince años; las mujeres y los niños se enviaron a campos de concentración y se demolieron casas y edificios. Por último, se había borrado el nombre del pueblo "para darles a los checos una lección ejemplar de sumisión y de humildad".

Lidice era una pequeña y agradable localidad campesina, situada a unos 16 km de Praga. Formaba una comunidad unida, sin grandes diferencias sociales y religiosas. Las mujeres efectuaban la mayor parte del trabajo del campo, y los hombres trabajaban en el centro industrial de Kladno, a 7 km del pueblo.

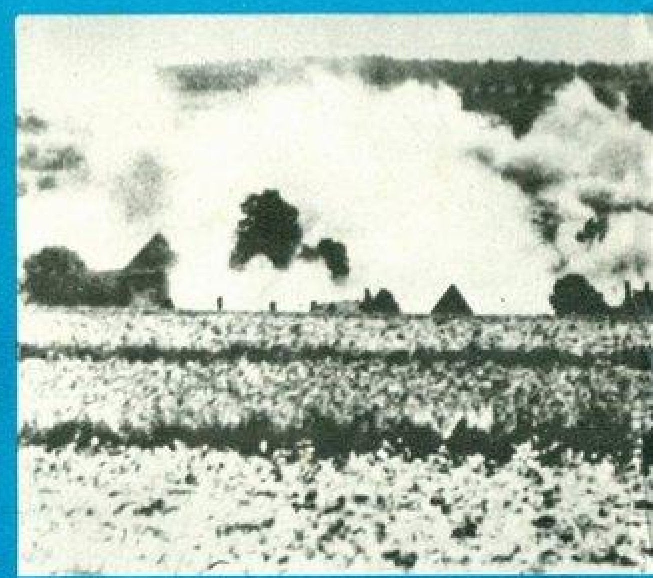
La inesperada visita de la Gestapo

Hacia las 4,30 horas de la tarde del 4 de junio, el día de la muerte de Heydrich, dos columnas de camiones cargados de tropas aparecieron en el pueblo. Tras saltar de los vehículos, los soldados se desplegaron por los campos, formando un cordón con el que rodearon el pueblo y a sus asustados habitantes, a los que reunieron en la carretera. Los hombres de la Gestapo, con sus uniformes negros, hicieron breves preguntas a los campesinos, identificando atentamente a cada individuo según unas listas mecanografiadas. Mientras tanto, la policía revolvía de arriba abajo todas las casas, volcando muebles y accesorios y dejando el caos tras ella. Después, inesperadamente, el grupo volvió a subir a los camiones y se alejó. De momento se llevaron tan sólo a la señora Stribrny y a su hermano, y a toda la familia Korak, ocho hombres y siete mujeres.

Cinco días después los alemanes aparecieron de nuevo, esta vez de noche. Eran las 21,30 y mucha gente se había ido a dormir cuando llegó un convoy de camiones cargados de policía militar, que cercó el pueblo y bloqueó todas las salidas. Al mismo tiempo, una escuadra de SS y oficiales de la Gestapo irrumpió en la plaza. Hicieron salir a todos los habitantes (muchos no tuvieron tiempo ni de vestirse) y los alinearon en el centro; los hombres a un lado y las mujeres y los niños a otro. Una vez más, los alemanes comprobaron los hombres uno por uno en sus ordenadas listas.



Los funerales de Heydrich (arriba, a la izquierda) fueron tan solemnes como atroz fue la venganza del *Führer* contra Lidice.
De los 99 escolares (abajo, a la izquierda), 82 fueron exterminados en las cámaras de gas.
El resto de las ilustraciones





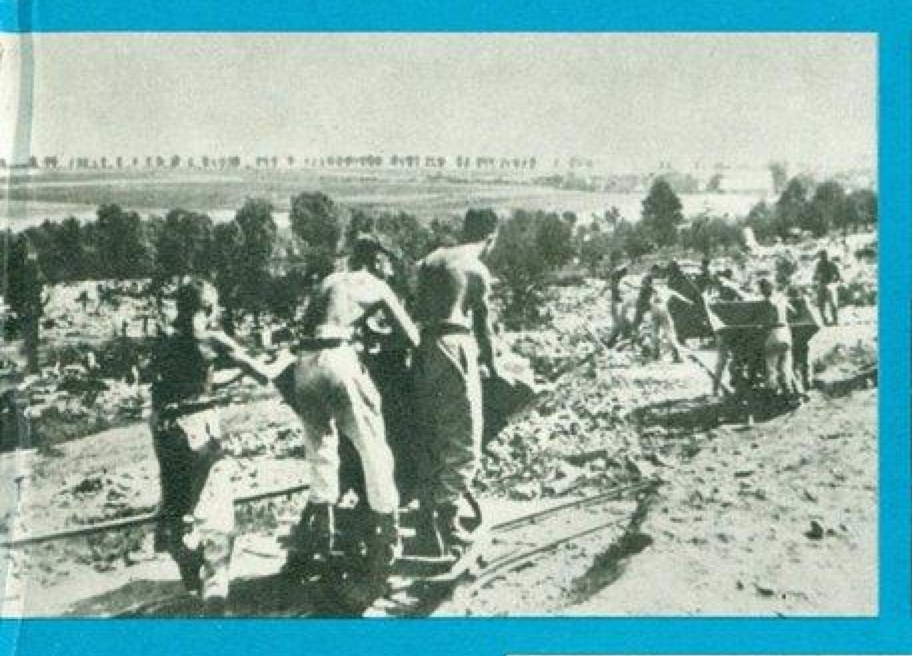
Mientras tanto, escuadras de la *Schützpolizei* iban de casa en casa, confiscando metódicamente todos los objetos de valor. Las «pruebas comprometedoras», previamente proporcionadas por sus colegas, se descubrieron muy pronto. A continuación reunieron y se llevaron el ganado, y recogieron y cargaron en los carros los utensilios y aperos agrícolas. El saqueo continuó toda la noche.

Cuando, a las cinco del día siguiente, se volvieron a abrir las puertas de la escuela y salieron las mujeres, encontraron el pueblo reducido a un estado miserable, con las calles cubiertas con los restos de los objetos de su propiedad. A continuación las hicieron subir a unos camiones cubiertos y se las llevaron, sin que ninguna supiera dónde o por qué.

La escuadra especial de exterminio llegó de Praga. Fueron colocando sucesivamente contra la pared del granero una serie de colchones para impedir que rebotaran las balas y después fueron sacando, de diez en diez, a los hombres y a los muchachos, los colocaron en fila y los fusilaron.

No se dejó nada

La obra de borrar a Lidice del mapa continuó, con eficiencia profesional, ante los ojos del mismo Frank y del nuevo *Reichsprotektor* provisional, Kurt Dalüge,

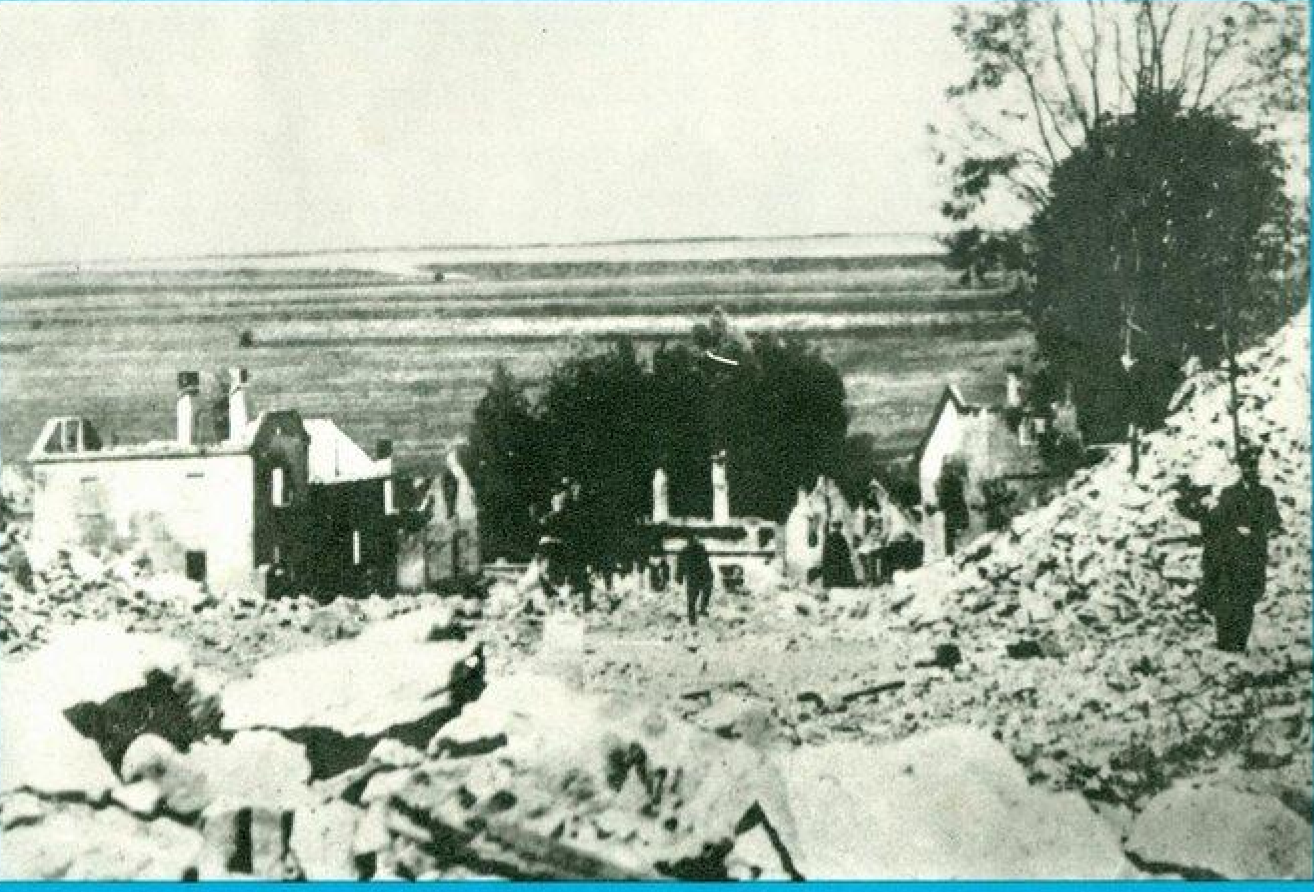




refleja el horroroso incendio y arrasamiento sistemático de la aldea checa, cuya población masculina fue eliminada por la escuadra especial de exterminio llegada de Praga.

(Lidice Committee)





quienes llegaron de Praga para asistir personalmente a tanta destrucción. Mientras la escuadra de exterminio se encargaba de los hombres, otros grupos rociaban las casas con gasolina para incendiarlas. Llegaron después los ingenieron con cargas de dinamita para volar las paredes que aún resistían, y después más soldados con *bulldozers*, que aplanaron las ruinas, arrancaron los árboles de raíz y rellenaron el lago. Incluso desviaron el curso del torrente. Y para no dejar ningún signo que pudiera reconocerse, araron toda la extensión de los escombros. Todo lo que quedó de Lidice fue una gran mancha oscura, formada por montones de escombros, triste y estéril, en la extensión de los campos cultivados.

Mientras tanto, el resto de la población, 198 mujeres y 98 niños, fue conducido a Kladno, donde los encerraron a todos en el gimnasio de la escuela superior y los abandonaron durante tres días, sin comida y sin servicios higiénicos. En estas condiciones, una mujer dio a luz prematuramente. Cuando, por fin, las sacaron, se encontraron frente a un grupo de SS armados, cuyo oficial les dirigió unas breves palabras. Dijo que en Lidice se habían tomado «las medidas necesarias», y que a ellas se las mandaría a un lejano campo; pero que a causa de las dificultades de transporte, los niños irían en autobús y el resto viajaría en tren.

La perspectiva de separarse de sus hijos provocó en la multitud de mujeres, sucias y desoladas, un grito y un movimiento de protesta general, por lo que los guardias levantaron los fusiles y dispararon al aire. Cuando volvió a hacerse el silencio, el oficial afirmó que, si surgían dificultades, los fusilaría a todos. Mientras hablaba, los soldados de las SS avanzaban entre la multitud arrancando los aterrorizados niños de los brazos de sus madres y amontonándolos en camiones.

Cuando acabaron de ocuparse de los niños amontonaron a las mujeres en vagones de ganado. Una de ellas, la señora Hronikova, viendo a un ferroviario al que conocía, consiguió cruzar con él algunas palabras. Intentó darle un mensaje para los que había dejado en Lidice; pero el hombre apenas tuvo tiempo de decirle que su casa ya no existía. Después se cerraron las puertas y el tren comenzó su largo y lento viaje hacia Ravensbrück.

En Ravensbrück se quedaron las demás, y durante tres años soportaron trabajos, hambre y malos tratos en aquel famoso campo de concentración, sin noticias de sus maridos, ni de sus hijos, ni de sus casas. Al llegar las tropas aliadas, muy pocas de esas mujeres vivían aún.

Se inició entonces la búsqueda de aquellos niños que sus madres habían visto por última vez en el patio de la escuela de Kladno, tres años antes.

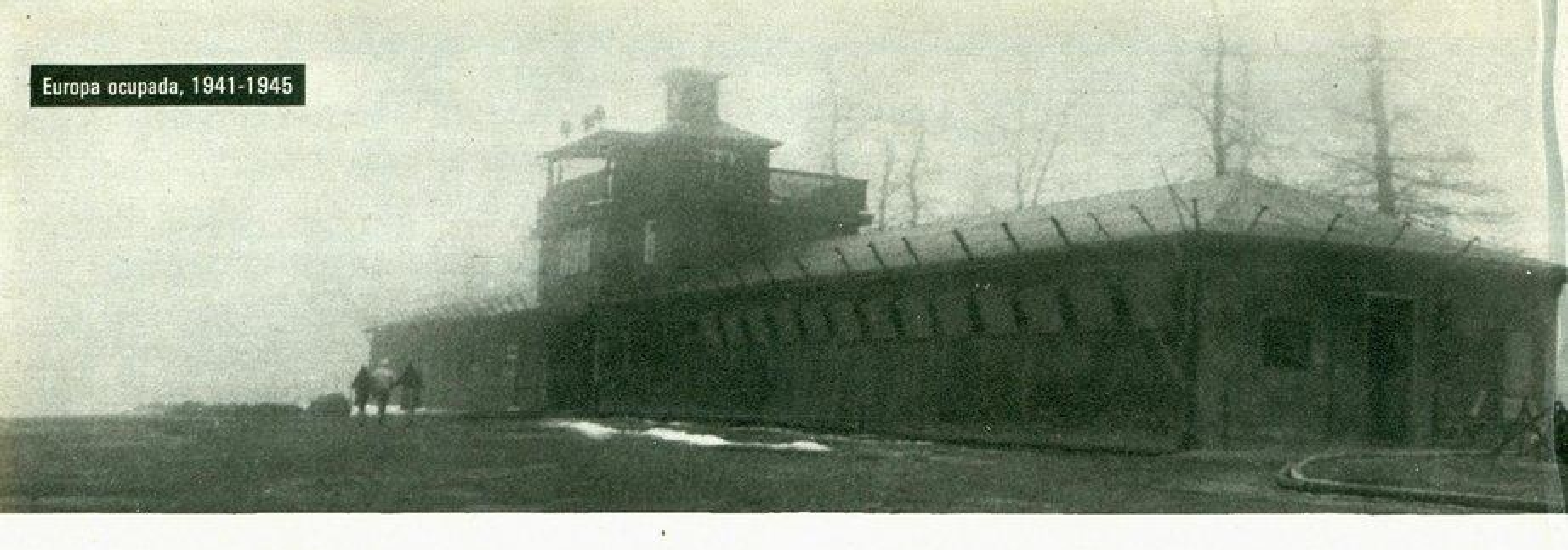
De los 99 niños que se habían llevado de Kladno, ocho fueron trasladados a Praga para ser educados como alemanes.

A los demás los llevaron a Lodz, en Polonia, donde la oficina para la selección de la raza había escogido a otros nueve que parecían «adecuados» para la germanización. Sólo esos 17 elegidos sobrevivieron, y volvieron después con los suyos.

Las autoridades nazis no intentaron ocultar lo que habían hecho. Al contrario, transmitieron por radio a todo el mundo su triunfo sobre Lidice. Unos días después de la horrible matanza, la radio alemana anunció que se había descubierto que todos los habitantes de aquel pueblo estaban implicados en la muerte del «protector» del Reich, Heydrich, y que además estaban «al servicio activo del enemigo exterior. Por consiguiente —añadía— se ha fusilado a todos los hombres, internado a las mujeres en campos de concentración y colocado a los niños en institutos de educación. Se han demolido las casas y los edificios y se ha borrado el nombre del pueblo».

Cuando se conocieron los hechos se levantó en todo el mundo un grito de horror. Se constituyeron comisiones que se comprometían a recordar y ayudar al pueblo tan brutalmente destruido; compromisos que después se cumplieron. En muchas naciones se erigieron monumentos conmemorativos; en Brasil y en Estados Unidos se rebautizaron dos pueblos con el nombre de Lidice.

Así, lejos de borrar su nombre, los nazis, como podían haber previsto, le aseguraron un recuerdo perenne.



UNA NUEVA Y OSCURA EDAD MEDIA

Brian J. Ford

En 1941, se realizó en Dachau el primero de los experimentos médicos en los que se utilizaron conejillos de Indias humanos. Tales investigaciones tenían muchos precedentes en la historia de la ciencia médica; pero los experimentos efectuados por los nazis rara vez estuvieron sometidos a una supervisión y sus resultados carecieron casi por completo de valor científico; mas lo que es peor es que los "conejillos de Indias" humanos casi nunca fueron voluntarios. Con demasiada frecuencia la investigación se convirtió en perversión o sadismo.

En 1941 en los campos de concentración alemanes se inició una serie de experimentos sin precedentes. Tenían la apariencia de investigaciones médicas efectuadas en seres humanos: soldados que se encontraban prisioneros en los campos de concentración o los mismos paisanos confinados en ellos. Entre estos últimos había numerosos judíos, víctimas de los nazis que, dentro de la prevista «eliminación» del pueblo semita, esperaban la muerte, la esterilización o la segregación. Los experimentos de este tipo, en seres humanos, no eran, desde luego, los primeros que se efectuaban en el mundo; pero estos últimos no tuvieron precedentes, tanto por la crueldad con que se llevaron a cabo como por el hecho de que se efectuaron en víctimas forzadas y que desconocían su destino.

Parece ser que todo empezó a consecuencia de una carta escrita el día 15 de mayo de 1941 por el doctor Sigmund Rascher a Himmler. Rascher, ex cirujano de la *Luftwaffe*, era *Untersturmführer* de las SS, y tenía completa libertad para acercarse a Himler; la citada carta hace referencia al nacimiento de su segundo hijo y tiene un tono discursivo. Refiere que acababa de ser destinado, como médico, durante un período de adiestramiento, al *Luftgau Kommando Unit 7ª*, en Munich.

La carta prosigue: «...sentimos no haber podido efectuar experimentos en conejillos de Indias humanos, pues tales operaciones son extremadamente peligrosas y no hay voluntarios. Por ello yo pregunto: ¿existe la posibilidad de poder disponer de dos o tres criminales ya condenados? Los experimentos son imprescindibles si queremos adquirir los conocimientos sobre el vuelo a gran altura...».

El asistente y consejero legal de Himmler, doctor Rudolph Brandt, dio la respuesta unas semanas después: «Por supuesto, se pondrá a los prisioneros a su disposición», afirmaba. Y así comenzaron las investigaciones.

Los experimentos reales en víctimas humanas se iniciaron unos meses después, y el primer informe detallado, titulado «Primer informe provisional sobre los experimentos en cámaras de baja presión efectuados en el campo de concentración de Dachau», se preparó en marzo de 1942. Contenía las conclusiones siguientes:

1. Se ha afirmado que un paracaidista que se lanzase desde 13.000 metros sufriría mucho y probablemente moriría; por ello siempre se han suspendido los experimentos prácticos a esta altura después de un máximo de 53 segundos, pues invariablemente se producían graves inconvenientes, como los que se manifiestan en la enfermedad de los buzos. Estas molestias debidas a la aparición de émbolos gaseosos (nitrógeno) en la circulación, son las mismas que padecen los submarinistas que vuelven con demasiada rapidez a la superficie. En ambos casos la causa es una disminución de la presión exterior.

2. Los experimentos para descubrir la duración de la vida humana a altitudes superiores a aquellas en que se desarrolla normalmente la respiración (unos 6000 metros) no se han llevado a cabo aún porque se supone que el cobayo humano (CH) moriría. Pero los experimentos en paracaidistas demuestran que incluso un lanzamiento desde 13.000 metros no produce efectos mortales, como se había supuesto (ver más arriba). Se han efectuado 15 pruebas con los CH y ninguno de ellos ha muerto. Se producen molestias parecidas a las de la enfermedad de los buzos, con pérdida del conocimiento; pero las funciones normales se reanudaron a unos 6000 metros.

Otro experimento fue muy notable... y se trató de la prueba prolongada a la que se sometió a un judío de 37 años, en óptimas condiciones físicas, llevado a unos 13.000 metros de altura. Al cabo de cuatro minutos empezó a sudar abundantemente y a sacudir la cabeza; a los cinco minutos aparecieron los mismos síntomas de la enfermedad de los buzos; a los diez se registró un aumento de la frecuencia de los movimientos respiratorios y el CH perdió el conocimiento. A los treinta minutos la frecuencia respiratoria había descendido a sólo tres movimientos respiratorios por minuto y después el CH empezó a sufrir cianosis. Poco después de los treinta minutos el electrocardiograma (E. C. G.) indicó la detención de la actividad cardíaca. En aquel momento se comenzó la disección, de la que se redactó un extenso informe.

Este informe llegó a Himmler, quien contestó manifestando su deseo de que continuasen con éxito los experimentos de Rascher. Y añadió, además, que deberían ampliarse para estudiar la posibilidad de hacer «resucitar» a los CH que se utilizaban: en el caso de que se consiguiese devolverlos a la vida, se le conmutaría a la víctima la pena capital y se le internaría a perpetuidad en un campo de concentración. De ello se desprende que los experimentos se realizaban con condenados a muerte; pero no se hace referencia alguna a su posible consentimiento. En realidad, parece ser que unos 75 prisioneros perdieron la vida en estas pruebas, y no obstante se asegura que, por lo menos, 40 de ellos no estaban condenados a muerte. De muchas de estas investigaciones se rodaron películas, y las más impresionantes se encontraron entre los objetos personales de Rascher. Se descubrió que era posible vivir después de lanzamientos en paracaídas desde una altura de 13.000 metros, sin equipo para oxígeno; otras pruebas (mucho más arriesgadas) suponían el estudio de los CH a la altura de 23.000 metros. Estas eran siempre mortales.

Mientras tanto se iniciaron otros experimentos en los que se sometía a los prisioneros a un descenso gradual de la temperatura. La condición de hipotermia producida tenía por objeto conocer las posibilidades de supervivencia en el mar.

La superrefrigeración se producía sumergiendo al prisionero en agua fría; en algunos casos se sumergía también la nuca, es decir, la parte del cráneo bajo la cual se hallan los centros termorreguladores; en otros casos se la protegía. Según los experimentadores, esto era de vital importancia para definir debidamente las condiciones que aseguraban mejor la supervivencia en el mar; sin embargo, cualquiera que fuera el método, es evidente que se sometía a las víctimas a inmensos sufrimientos.

En el mismo período, el Alto Mando alemán, y especialmente el *Gruppenführer* de las SS, Nebe, fue informado respecto a cierta desconfianza nacida entre el personal médico que servía en primera línea. La causa

de ello fueron las octavillas lanzadas por las fuerzas británicas, en las que se exaltaba el uso de la penicilina en la curación de las heridas. Preocupaba a las tropas alemanas el hecho de que tan sólo los ingleses dispusieran de un medicamento, entonces casi milagroso, que podía salvar tantas vidas; y el resultado fue que, en mayo de 1942, Himmler ordenó una investigación sobre todas las nuevas sustancias antibactéricas disponibles, efectuando para ello experimentos en seres humanos.

Se inició así una serie de experimentos en el campo de concentración de Ravensbrück comenzados el 20 de julio de 1942, que consistieron en producir la infección en prisioneros, con diversas mezclas de bacterias, para intentar reproducir la gangrena gaseosa normal. Cuando esto se consiguió, se llevaron a cabo nuevos experimentos para comprobar la utilidad de las sulfamidas; pero parece ser que éstas no tenían ninguna. El valor científico, o mejor dicho, la base científica, de estas pruebas era mínima, y jamás fue posible presentar sus resultados en un tratado médico.

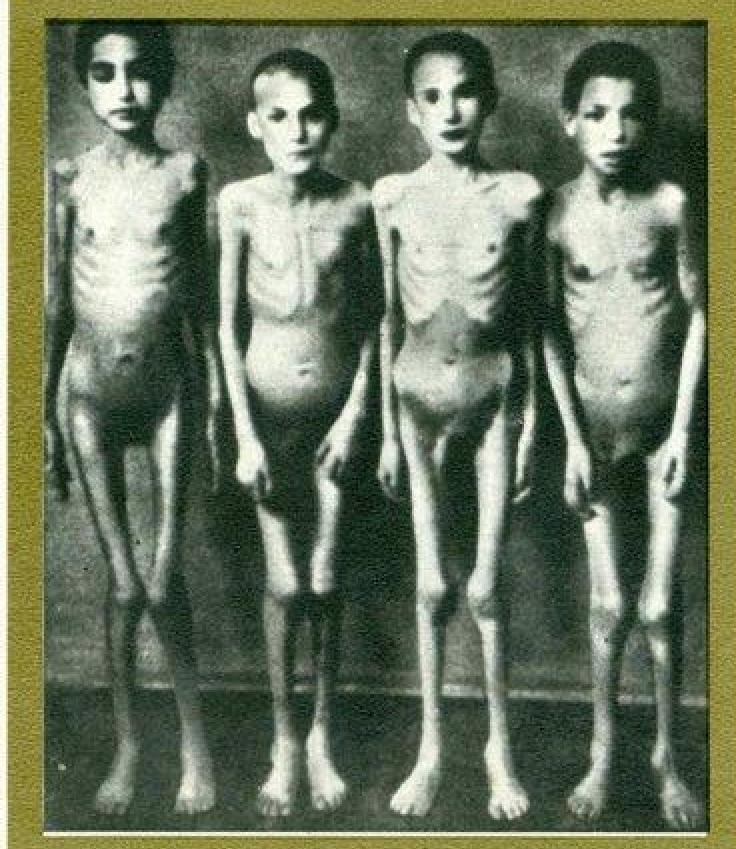
Esto se vio aún más claramente en el caso de los estudios efectuados sobre injerto de huesos. Este proceso consistía en trasplantar fragmentos y secciones enteras de peroné, lo que se efectuaba con muy escaso sentido de la investigación académica. Se llegó a trasplantar todo el omoplato de un prisionero. Los resultados fueron dudosos; pero lo peor fue que pronto el clima de estas investigaciones descendió a un nivel aún más bajo. El doctor Herta Oberheuser empezó a realizar experimentos inyectando benceno en las venas de los internados, los cuales solían morir a los cuatro minutos. Así se mató a muchos prisioneros judíos.

El «matar por compasión» a los enfermos mentales o a los deformes se autorizó en julio de 1939, y en consecuencia se asfixió en las cámaras de gas, en los primeros años de la guerra, a centenares de pacientes clínicamente subnormales. Y aunque muchos de estos individuos eran enfermos, a otros se les mató por oscuras razones, quizá dictadas por la perversión o el sadismo.

Los experimentos con iperita

Se efectuó otra serie de experimentos con vistas al desarrollo de las armas ofensivas: por ejemplo, sustancias químicas, como los gases venenosos, que podrían usar las tropas de primera línea.

Otras investigaciones estaban encaminadas a encontrar un sistema para provocar la infección en las tropas rusas con el virus de la hepatitis endémica, que disminuiría notablemente su «voluntad de combatir».



Algunas jovencísimas víctimas de la experimentación seudocientífica llevada a cabo en los campos de concentración nazis. Es evidente el grave estado caquéctico producido por la desnutrición y por las atroces privaciones.



Mujer en extremo estado de desnutrición, víctima de los experimentos de esterilización que se practicaban en el campo femenino de Ravensbrück.



El *Führer* consuela a los hijos de Heydrich. Tras la muerte del «protector» del Reich, Hitler ordenó una serie de experimentos que se realizarían en el campo de concentración de Ravensbrück, con el fin de investigar las causas que habían impedido salvar de la muerte a Heydrich. *(Keystone)*

Se efectuaron en Buchenwald, aunque no se llegó a ningún resultado práctico que se pudiera reproducir en gran escala. También en Buchenwald y en Struthof se hicieron pruebas en cuanto a la vacunación contra el tifus; se estudiaron diversos métodos de aplicación de vacunas vivas y muertas, secas o en emulsión, y muchos prisioneros de diversas nacionalidades murieron a consecuencia de ello.

En realidad, todos estos ejemplos nos llevan a una conclusión común sobre la mayoría de los experimentos que se llevaron a cabo en los campos de concentración: la falta de un base científica, la ausencia de toda finalidad académica.

Aunque es posible encontrar alguna justificación en los casos menos crueles, y siempre en el supuesto de servirse de voluntarios, es difícil comprender las razones del insensato, cruel y despiadado proceder de aquellos médicos de los campos de concentración con los indefensos prisioneros.

BRIAN J. FORD



Estudió en la King's School de Peterborough y en la universidad de Gales. Desde muy joven formó parte de muchas asociaciones profesionales, colaborando en varias publicaciones de carácter científico en Inglaterra y en Estados Unidos. Ha escrito y publicado casi 350 artículos y ensayos sobre diversos temas (microscopía, astronomía, entomología e investigaciones ecológicas), algunos de los cuales se han publicado también en el extranjero y han sido mencionados por la prensa de muchos países. Es también un brillante cronista de radio y siente un interés especial por la historia reciente de los descubrimientos científicos (en especial los de la última guerra) y por la reforma de la enseñanza científica.

LOS ESTADOS TITERE

No había pasado mucho tiempo desde que el régimen nazi extendiera su sombra poderosa sobre los territorios conquistados por la victoriosa *Wehrmacht*, cuando entraron en escena algunos individuos, grupos de hombres y hasta incluso territorios enteros que se negaron a aceptar la derrota definitiva de su país y decidieron continuar la lucha al lado de los Aliados. Tras la caída de Francia, todos ellos se dirigieron, como es natural, hacia Inglaterra, que en aquellos momentos se vio obligada a continuar valerosamente la guerra sola. Londres iba a convertirse así en el centro de una especie de movimiento internacional de gobiernos en el exilio.

A veces, los que llegaron fueron los mismos monarcas en busca de asilo, como por ejemplo, el rey Haakon de Noruega, la reina Guillermina de Holanda, el rey Pedro de Yugoslavia y el rey Jorge de Grecia. En otras ocasiones llegaron tan sólo los gobiernos legítimos de los territorios ocupados, como los del belga Pierlot o el del general polaco Sikorski. Los gobiernos exiliados que deseaban seguir luchando (entre ellos el comité checoslovaco, presidido por Benès, y la Francia Libre, que dirigía el general Charles de Gaulle) habían roto sus relaciones con los gobiernos colaboracionistas, más o menos voluntarios, de sus países respectivos.

Pero, en realidad, era muy poco lo que los esfuerzos de estos gobiernos en el exilio aportaban a la lucha para derrotar a las fuerzas del Eje; y, no obstante, el Gobierno británico decidió darles asilo político y apoyarlos porque ninguno de ellos habría sobrevivido sin ese apoyo y sin esa ayuda que Gran Bretaña les ofrecía; las pocas fuerzas que lograron reunir contaban únicamente con armamento y con materiales ingleses. Por otra parte, hay que reconocer que, en muchos aspectos, estos aliados constituían más bien una responsabilidad que una ventaja. Pero también es cierto que, desde junio de 1940 hasta junio de 1941, Gran Bretaña se quedó sola, en una lucha desesperada para sobrevivir, y por lo tanto no podía rechazar la colaboración de ningún aliado.

La presencia, casi simbólica, en Londres de los dirigentes políticos procedentes de países ocupados era, por sí misma, un estímulo sicológico para que sus compatriotas no perdieran la esperanza y no se entregaran por completo a las exigencias de los ocupantes: siempre latía la secreta esperanza de constituir una especie de «caballo de Troya» que pudiera debilitar al enemigo desde el interior.

Había también las razones políticas; pues era lógico pensar que Inglaterra saldría beneficiada, después de la guerra, gracias a la nueva influencia que podría conseguir en una Europa llena de gratitud por la ayuda recibida durante la guerra. Así, pues, el Gobierno británico proporcionó toda la ayuda material posible a los exiliados; mas no permitió nunca que sus gobiernos tuvieran, de una manera u otra, el menor derecho a una participación directa en la planificación y en la dirección de las operaciones bélicas. Se limitó a admitirlos en las comisiones internacionales que se ocupaban de los planes posbélicos o en los programas de importancia secundaria, como el proceso contra los criminales de guerra o los problemas educativos y científicos. En realidad, tanto los políticos como los soldados extranjeros tenían que participar en el esfuerzo bélico en el momento y lugar oportunamente asignados.

Pero no todos los líderes de los gobiernos en el exilio aceptaron con resignación esta limitación de su autoridad; y entonces esta situación se complicaba muy a menudo por el hecho de que estos políticos, aunque estaban unidos en la lucha general contra el común enemigo y opresor, expresaban con frecuencia ideas muy contradictorias sobre el futuro de sus países respectivos. Por si eso fuera poco, las relaciones con sus compatriotas que no habían huido del país y su influencia sobre ellos, no siempre se expresaba de una forma clara y precisa, y, por otra parte, los que se habían quedado tampoco los consideraban con la debida confianza.

Por lo tanto, hubo momentos en los que el Gobierno británico estuvo en más estrecha relación con los grupos partisanos que se habían formado voluntariamente en los territorios ocupados y que se negaban a aceptar las órdenes de los gobiernos en el exilio instalados en Londres; y como esos grupos de combatientes eran valiosos aliados y a veces luchaban muy activamente contra las fuerzas alemanas, se tuvo que reconocer su existencia aun a costa de las obligaciones morales o materiales, contraídas con los gobiernos exiliados.

En general, se puede decir que el Gobierno británico no tuvo problemas en sus relaciones con los gobiernos de Noruega, de Holanda y de Bélgica, que siempre siguieron siendo sus fieles aliados y leales colaboradores; pero, en cambio, se vio obligado a establecer una difícil elección entre los gobiernos exiliados y las fuerzas de la resistencia en los casos de Polonia, Checoslovaquia, Yugoslavia y Grecia. Con Francia hubo asimismo especiales dificultades, porque el general De Gaulle, además de dirigir el movimiento de la Francia Libre, exigía hablar en nombre de toda Francia.

En los párrafos siguientes ofrecemos una visión general de la situación.

DINAMARCA
BASES DE IMPORTANCIA VITAL PARA ESTADOS UNIDOS

Cuando el Ejército alemán, en abril de 1940, invadió Dinamarca, el rey y su Gobierno llegaron a la conclusión de que no era posible presentar la menor resistencia, por lo que decidieron establecer un acuerdo que otorgaba a los invasores un dominio completo sobre las principales actividades del país; pero que no les permitía interferencia alguna en el gobierno interior. Así, pues, Dinamarca no estaba en guerra con Alemania. Pero fuera de sus fronteras, y, por lo tanto, con mayor libertad de acción, el embajador danés en Washington, Kauffmann, concedió al Gobierno norteamericano bases militares en Groenlandia. Por su parte, Islandia rompió los lazos que la unían con Dinamarca, y a la vez concedió a los Aliados bases en su territorio, sentando además los fundamentos de la organización de los daneses libres, establecidos en su mayor parte en Norteamérica y que contaba con unos centenares de marineros que sirvieron a la causa aliada en muchos buques mercantes. Sin embargo, nunca llegó a haber un Gobierno danés en el exilio.

NORUEGA
VOLUNTARIOS PARA ACTOS DE SABOTAJE

En Noruega, los acontecimientos se desarrollaron de una manera diferente. Contando con la gran extensión de su territorio, el rey Haakon y su Gobierno, esperaron recibir ayuda de los países libres para seguir la lucha, sobre todo después de la oleada de indignación que provocó la acción de los invasores al confiar el poder a un traidor llamado Quisling. Intentaron ante todo organizar la resistencia en la misma Noruega, en el Norte, pero cuando no hubo más remedio que abandonar el país, se refugiaron en Londres.

La mayor parte de la flota mercante noruega (a la sazón una de las más importantes del mundo) permaneció leal al rey Haakon y desempeñó un papel muy importante en la constitución de los convoyes aliados que cruzaban el Atlántico; asimismo, al pueblo noruego no le tentaron nunca los sofismas del colaboracionismo. Sin embargo, el Gobierno noruego no disponía de un territorio en el que pudiera ejercer su soberanía, y ni siquiera contaba con unas fuerzas armadas medianamente poderosas. No obstante, desde fines de 1940, los voluntarios noruegos empezaron a regresar clandestinamente a su país para llevar a cabo operaciones de sabotaje. Así se efectuaron numerosos ataques por sorpresa en varias islas del litoral noruego, el más importante de los cuales fue el realizado contra las islas Lofoten en marzo de 1941.

Después de un breve período de confusión, el movimiento de resistencia noruego empezó a desarrollarse y decidió aceptar las órdenes de su Gobierno en Londres: este último demostró siempre una constante y total lealtad hacia sus huéspedes británicos. El movimiento de resistencia noruego fue preparado y equipado por la sección noruega del SOE *(Special Operations Executive)*, del Ministerio de Economía de Guerra. Su posición era leal y clara y no cambió nunca.

HOLANDA
DECISIÓN A PESAR DE LAS DIVERGENCIAS

En Holanda, la situación fue más o menos la misma. A pesar de la aplastante superioridad alemana y de la falta de preparación de las fuerzas holandesas, éstas combatieron con inusitado valor cuando su estricta neutralidad y su antigua amistad con los alemanes no consiguieron salvar al país de la invasión por parte de la *Wehrmacht*. La principal preocupación de las autoridades responsables del país fue evitar caer en manos del

Henri Michel

Muchos gobiernos y familias reales abandonaron sus países ante el avance de las tropas alemanas y se refugiaron en Londres, para continuar la lucha desde aquella capital. El Gobierno británico acogía con gusto toda oposición potencial a la Alemania nazi y por ello los apoyó, si bien prefirió no permitirles ninguna intervención en las operaciones en el curso de la guerra.

enemigo. Así, la reina Guillermina, la familia real y el Gobierno intentaron ponerse a salvo refugiándose en el extremo meridional del país; pero eso no fue suficiente, pues pronto se vieron superados por la rapidez de los movimientos alemanes. Por lo tanto, empujados por las circunstancias más que obedeciendo a un plan establecido, se trasladaron a Londres cuando el Ejército holandés se vio obligado a rendirse.

También Holanda, como Noruega, siguió en guerra con Alemania; pues el Gobierno legítimo era, sin duda alguna, el que en Londres dirigía D. J. Geer y que representaba a la verdadera opinión pública del país, ya que sus ministros pertenecían a los cinco partidos políticos principales. Además, el Gobierno holandés podía contar todavía con fuerzas que no se debían subestimar, como su Marina de guerra, gran parte de su flota mercante y un imperio colonial muy rico y densamente poblado, constituido por las Indias orientales y occidentales, que poseían enormes reservas de materias primas que podrían ser de gran utilidad para los Aliados.

Hay que reconocer, no obstante, que a veces, el prolongado exilio provocó desaliento y divergencias: así, en el verano de 1940, el presidente del consejo de ministros holandés, convencido de la victoria definitiva de Hitler, propuso la apertura de negociaciones. Sus colegas rechazaron inmediatamente su propuesta y lo sustituyeron por el profesor Gerbrandy, cuya firmeza y decisión no se apagaron nunca, ni siquiera ante el victorioso ataque japonés contra Pearl Harbor el día 7 de diciembre de 1941, que, junto con la ya esperada derrota de las fuerzas navales angloholandesas en el mar de Java, determinó la pérdida de las Indias orientales.

La reina y su Gobierno estaban seguros de que el pueblo holandés permanecería fiel a ellos: y en efecto, el joven movimiento de resistencia holandés siguió siempre las instrucciones impartidas por Radio Orange. La resistencia holandesa, como la noruega, estaba equipada y armada por una sección del SOE.

BÉLGICA
NACE UN EJÉRCITO SECRETO

La posición de Bélgica era similar a la de Holanda, excepto en una circunstancia muy importante: la negativa del rey Leopoldo a abandonar su país. Según la Constitución belga, el rey era al mismo tiempo jefe del Estado y comandante supremo del Ejército, y la rendición de las fuerzas belgas, de la que él era el único responsable, le colocó en una posición contraria a la del Gobierno, que, por lo tanto, no consiguió convencerlo para que abandonase Bélgica. El soberano siempre se negó a colaborar en lo más mínimo con los alemanes; se consideró prisionero en su castillo y, por consiguiente, vinculado a la condición de prisionero de guerra. De esta manera, no emprendió acción alguna contra sus carceleros, y el Gobierno belga, presidido por Pierlot en Londres, aunque no tenía la sólida autoridad del Gobierno holandés, siguió siendo, sin lugar a dudas, el Gobierno legal de Bélgica. Su jurisdicción se extendía hasta el Congo, que, gracias a su posición geográfica, constituyó un magnífico punto de escala donde podían repostar los aviones aliados que volaban de Estados Unidos a Egipto. Desde los días de la batalla de Inglaterra, algunos aviadores belgas combatieron contra la *Luftwaffe*, y después, cuando surgió en Bélgica un ejército clandestino, formado por oficiales en servicio activo y de la reserva, sus jefes se dirigieron al Gobierno belga de Londres, el cual, tras ponerse de acuerdo con el Gobierno británico, a mediados de 1942, dirigió la «resistencia belga secreta». En cuanto a la «resistencia armada», estaba supervisada por el Ministerio de Defensa nacional, y la «resistencia civil» por el Ministerio de Justicia.

Existían dos factores comunes a todos los Gobiernos en el exilio, cuya situación acabamos de describir brevemente: todos ellos estaban dispuestos a aceptar una limitada tutela británica, siempre que no pasase de tutela, y no había la menor duda sobre el poder jurisdiccional o sobre la legalidad de estos Gobiernos en relación con sus países respectivos.

En cambio, la situación era completamente distinta en el caso de los Gobiernos checoslovaco y polaco, y en el del movimiento de la Francia Libre, que había surgido después de la caída de Francia.

CHECOSLOVAQUIA
UN INESPERADO CAMBIO DE OPINIÓN

Todos los Gobiernos en el exilio nacieron del mismo modo. Cuando el acuerdo de Munich impulsó al presidente Benès a salir de Checoslovaquia, éste formó un Gobierno provisional en el extranjero, que se dedicó a reunir tropas para combatir, junto con los franceses, en los campos de batalla de Francia. Se hizo evidente, por informaciones recibidas de Checoslovaquia y transmitidas a las potencias aliadas, que la gran mayoría de la población reconocía al Gobierno Benès, aunque éste ya ni siquiera disponía de la mínima parte de su territorio ni de sus fuerzas armadas. Por otra parte, Benès estaba expuesto a la constante oposición de los comunistas checos, refugiados en Moscú; pues, alentado por Inglaterra, su Gobierno estaba estudiando un acuerdo con el polaco, también refugiado en Londres, para formar una especie de cordón umbilical con miras antirrusas.

Pero, inesperada e inevitablemente, se produjo un cambio de opinión cuando Rusia entró en guerra, junto a los Aliados, en junio de 1941. La Unión Soviética se apresuró entonces a reconocer al Gobierno checoslovaco de Londres, y los comunistas checos, refugiados en Moscú, siguiendo la política de los frentes nacionales puesta en práctica por el Komintern, intentaron acercarse al presidente Benès, quien no les rechazó. Es más, Benès había quedado profunda y desfavorablemente impresionado ante la debilidad demostrada por las democracias occidentales en la época de los acuerdos de Munich, debilidad que se hizo aún más evidente tras la derrota francesa; por ello se fue convenciendo de que sólo la amistad con Rusia podía garantizar un renacimiento seguro de Checoslovaquia. En consecuencia, quiso estar en buenas relaciones con dicho país y aceptó que los comunistas estuvieran representados en el Gobierno checoslovaco después de la liberación, sobre todo cuando los rusos alistaron tropas checas en su Ejército y afirmaron que serían los liberadores de Checoslovaquia.

POLONIA
NI SIQUIERA UN QUISLING

Las relaciones con Polonia fueron muy poco satisfactorias. Después de la derrota de su país, en 1939, una parte del Gobierno polaco y unos miles de soldados consiguieron huir a Francia a través de Rumania. En Angers se constituyó un nuevo Gobierno, dirigido por un hombre que gozaba a la sazón del respeto unánime: el general Sikorski. Este militar formó una nueva Dieta polaca y reunió en ella a los representantes de los principales partidos políticos. Con las numerosas comunidades polacas residentes en Francia se constituyó una fuerza de unos 80.000 hombres, que combatieron en la línea Maginot y en Narvik. Cuando Francia capituló, el Gobierno polaco se trasladó a Inglaterra, seguido por unidades armadas de la entidad de una división. Más tarde, una brigada polaca operó en Oriente, a las órdenes de las fuerzas francesas libres, y llegó hasta Palestina.

Aunque el Gobierno polaco no disponía de grandes fuerzas, nadie puso en duda su legalidad. En la misma Polonia, toda la población manifestó la más profunda hostilidad hacia las autoridades de ocupación. Dicho sea de paso, Polonia fue el único país donde no se produjo ni siquiera un caso de colaboracionismo del tipo de Quisling, por lo que el Gobierno británico no tuvo dificultades en montar una estación transmisora de radio y ponerla a disposición del Gobierno polaco; asimismo montó equipos especiales que darían la impresión de que se transmitían desde Varsovia. A pesar de la gran distancia que separaba los dos países, sobre Polonia se lanzaron, con paracaídas, muchos agentes y abastecimientos desde comienzos del años 1941. En toda la Europa ocupada los partisanos polacos fueron muy activos.

Pero sucedía que el Gobierno polaco en Londres era tan antirruso como antialemán, y así, cuando Rusia se alineó con los Aliados, se encontró ante un difícil dilema. El general Sikorski comprendió entonces que era necesario establecer un acuerdo con el Kremlin, y con este fin se trasladó a Moscú para entrevistarse con Stalin; muchos de sus colegas en el gobierno apoyaron su actitud, pero sin convicción. Por otra parte, Stalin no hizo nada para facilitar las cosas. Accedió a poner en libertad a los prisioneros polacos para que pudieran formar un ejército en Rusia, pero las autoridades soviéticas pusieron toda clase de trabas, y al fin acabaron negándoles el permiso

para combatir en el frente oriental, permitiendo tan sólo que se los adiestrase en Persia, desde donde se trasladaron después a Oriente Medio bajo el mando del general Anders.

Después del ataque alemán contra Rusia, Stalin, que no había permitido nunca a los comunistas polacos que emprendieran acción alguna contra los alemanes mientras estaba aún en vigor el pacto ruso-alemán, los lanzó a la lucha abierta, a veces sacándolos incluso directamente de las prisiones en las que se hallaban. A comienzos de 1942, mientras se llevaban a cabo las negociaciones con el Gobierno de Londres, creó en Moscú la «Unión de los patriotas polacos» y un «Partido de los trabajadores polacos», con una organización militar a la que se llamó «Guardia del Pueblo»

Y este fue el origen del Gobierno creado en contraposición al de Londres y dominado por Rusia, la cual se negó, además, a permitir la restauración del territorio polaco según las fronteras anteriores a la guerra.

Desde mediados de 1942, esta situación demostró estar erizada de peligros, pues no sólo se hacía cada vez más difícil evitar que estallara una guerra civil en Polonia, sino que además estaba en juego el verdadero destino de la nación. Inglaterra había entrado en la guerra precisamente para defender a Polonia, por lo tanto no podía ahora abandonarla, pero tampoco podía permitirse el lujo de romper sus relaciones con su aliado ruso, que por aquel entonces estaba sosteniendo el mayor peso militar del conflicto y no parecía dispuesto ni a ceder el territorio polaco ocupado después del pacto ruso-alemán ni a permitir el renacimiento de un Estado polaco que se convertiría en seguida en su enemigo. Evidentemente, era una situación que complicaría la política internacional hasta el final del conflicto.

FRANCIA
UN OSCURO PROFETA LLAMADO DE GAULLE

Después de la derrota francesa y de la consiguiente evacuación del Cuerpo Expedicionario británico (BEF), Inglaterra, cuya Aviación sólo había combatido en parte sobre el cielo de Francia, esperaba que el Gobierno francés siguiera luchando desde su Imperio colonial. Estas esperanzas se vieron defraudadas cuando el mariscal Pétain formó su Gobierno y firmó el armisticio; nacieron entonces temores, desde luego infundados, sobre la posibilidad de que el nuevo régimen, constituido entre tanto en Vichy, cediese bases en las colonias a las potencias del Eje, y de que pusiera también a los buques de la Flota francesa a disposición de alemanes e italianos. Impulsado por estos temores, el Gobierno británico decidió atacar a los buques franceses que se hallaban en las bases de Dakar y Casablanca, acción que confirmó la completa separación entre Francia e Inglaterra.

Pero el Gobierno británico experimentó una desilusión todavía mayor en este periodo: ningún político francés de cierta importancia ni, asimismo, ningún militar de reconocido prestigio decidió continuar la lucha. Tan sólo llegó a Londres un oscuro oficial que desempeñaba las funciones de general de brigada y que había sido secretario de Estado durante unas pocas semanas; pero este oficial era tan poco conocido en Francia como en el extranjero: su nombre era Charles de Gaulle. Ahora bien, aunque nadie lo conocía, se presentó ante los micrófonos de la BBC, que ésta puso a su disposición, y pronunció unas frases proféticas; no obstante, no consiguió reunir demasiada gente para su causa; sólo unos miles de voluntarios se unieron a él para formar el denominado movimiento de Francia Libre, apoyado por el pequeño contigente que constituían las fuerzas francesas libres.

Estos voluntarios combatieron en varios frentes, colocándose simbólicamente al lado de las fuerzas británicas en la batalla de Inglaterra y en las campañas de Etiopía y de Africa de Norte. Algunas posesiones coloniales francesas en el Pacífico, pero especialmente otras en África (África ecuatorial y Camerún), reconocieron la autoridad del general de Gaulle en sus respectivos territorios. Sin embargo, en septiembre de 1940 no consiguió atraer a su bando el África Occidental francesa, y en 1941 sólo consiguió imponerse en Oriente Medio a costa de combatir contra otros franceses.

Churchill, aunque fue leal en su apoyo al general de Gaulle, no abandonó nunca la esperanza de que un cambio de opinión en el Gobierno de Vichy proporcionase a los ingleses una aportación militar más importante que la proporcionada por las fuerzas de De Gaulle: concretamente la aún poderosa Flota francesa. Por lo tanto, aunque los numerosos intentos de aproximación a Pétain y a Weygand no habían dado resultado, Churchill, apoyado por el presidente Roosevelt, se negó a reconocer el comité de la Francia Libre como Gobierno legal de Francia.

Sin embargo, como el general de Gaulle afirmaba ser el único portavoz autorizado de Francia, puesto que el Gobierno de Vichy se había sometido a los invasores, se produjeron frecuentes roces que en ocasiones llegaron casi a la ruptura. Por ejemplo, en diciembre de 1941, las tropas del general de Gaulle acuparon las islas de St. Pierre y Miquelon, a pesar de la prohibición americana, y este pequeño incidente se transformó pronto en una profunda controversia. A Churchill, desmoralizado con frecuencia por la actitud poco comprensiva del general, se le atribuye la frase: «Mi cruz más pesada es la cruz de Lorena».

No obstante, las noticias que llegaban a Londres procedentes de Francia revelaban que iban en aumento las simpatías hacia el general de Gaulle por parte de la mayoría de la población francesa. Por consiguiente, después del intento de formar grupos de acción cladestinos en la Francia ocupada, efectuados por la Sección francesa del SOE, el Gobierno británico acabó por conceder poderes efectivos a De Gaulle sobre el movimiento de resistencia clandestino francés, lo que, al pasar el tiempo, significó un poder sobre la misma Francia. A mediados de 1942, primero los americanos y después los ingleses comenzaron a no creer ya en la posibilidad de atraer a Pétain a su bando; pero aún dudaban en reconocer a De Gaulle: en realidad, estaban buscando un «tercer hombre», y creyeron haberlo encontrado en el general Giraud, quien acababa de escapar audazmente de Alemania. Pero lo cierto era que entonces las dificultades no habían hecho más que empezar.

YUGOSLAVIA
RIVALIDAD ENTRE LOS JEFES PARTISANOS

Desde luego, Inglaterra hacía discriminaciones en el apoyo que proporcionaba a los diversos grupos procedentes de los territorios ocupados y a la sazón refugiados en las Islas Británicas. El rey Pedro de Yugoslavia se daría cuenta de ello por experiencia propia: había llegado a Londres con el Gobierno yugoslavo, que presidía el general Simovic desde el golpe de Estado del 27 de marzo de 1941. Esta acción, como se sabe, evitó que Yugoslavia se uniese oficialmente a las potencias del Eje; pero, en cambio, había provocado la rápida ocupación del país por parte de los alemanes. En Londres, la valerosa firmeza del joven rey Pedro y de su Gobierno causó admiración, y su prestigio aumentó cuando se supo que unidades del Ejército yugoslavo continuaban combatiendo en Servia bajo el mando del coronel Draza Mihailovic. Sin embargo, poco después llegó la noticia de que otros partisanos yugoslavos, que no habían reconocido la autoridad del Gobierno en el exilio, estaban combatiendo también al mando de un hombre llamado Tito, del que lo único que sabía era su condición de comunista.

En su deseo de conseguir el mayor apoyo posible para mantener ocupadas el máximo número de fuerzas alemanas en los frentes internos, Churchill decidió ayudar tanto a Tito como a Mihailovic, y cuando más tarde se enteró de que Tito estaba constituyendo una fuerza mucho más poderosa que la de su rival, Churchill decidió concederle todavía mayor ayuda. Y, evidentemente, esta actitud no podía gustar al Gobierno yugoslavo en el exilio.

GRECIA
EL REY PIERDE AUTORIDAD

En el caso de Grecia, donde los ingleses tenían importantes intereses políticos, estratégicos y económicos, el Gobierno británico prestó todo su apoyo al rey Jorge, refugiado por aquel entonces en Egipto con su Gobierno, a pesar de que pronto se vio con claridad que las unidades partisanas más eficientes no sólo no se consideraban sometidas al soberano, sino que incluso lo consideraban como enemigo. Mas en aquella situación, la tutela de los tradicionales intereses británicos predominó sobre las peticiones urgentes de intervención contra Hitler.

ALEMANIA E ITALIA
POCAS PERSPECTIVAS AL PRINCIPIO

El cuadro de los Gobiernos en el exilio no estaría completo si no se hicieran algunas observaciones para recordar la existencia de exiliados italianos y alemanes, contrarios al fascismo y al nazismo. En realidad, tan sólo los primeros se mostraron muy activos; pero su acción se desarrolló especialmente en Estados Unidos, pues allí existían numerosas comunidades de emigrados. Así, en agosto de 1942, cuando se convocó en Montevideo un congreso interamericano de los italianos libres, éste redactó un documento de ocho puntos que condenaba al fascismo y trazaba las líneas principales para crear un régimen democrático en Italia.

Este movimiento estaba dirigido por verdaderos estadistas, como, por ejemplo, el conde Sforza; pero así como éste no llegó nunca a formar un Gobierno, sus miembros más activos llegarían a operar en la misma Italia.

Por lo que respecta a los exiliados alemanes, algunos de los cuales eran hombres de notable fama, su actividad no pasó nunca de discursos y de declaraciones. En cuanto a Austria, los Gobiernos aliados no tuvieron noticias de la existencia de un núcleo de resistencia hasta 1943.

En resumen, se puede afirmar que la política aliada respecto a los Gobiernos exiliados estuvo inspirada tanto por las necesidades de la guerra como por las perspectivas posbélicas. Por lo tanto, no es extraño que se dieran notables diferencias en el tratamiento otorgado a tales Gobiernos en sus jurisdicciones y en sus perspectivas para el futuro.

HENRI MICHEL

Licenciado en letras, es director de la sección de investigaciones en el Centro Nacional francés de investigación científica; además es secretario general del Comité de Historia de la segunda Guerra Mundial y director de la revista homónima. Entre sus escritos mencionaremos: *Historia de la Resistencia francesa, Consideraciones sobre la Resistencia, Historia de los movimientos clandestinos en Europa, Jean Moulin, el unificador* y *Vichy 1940*. Colaborador en numerosas revistas francesas y extranjeras, enviado especial en las conferencias internacionales en Lieja (1958), Milán (1961) y Viena (1965). Henri Michel ha dirigido también una serie de programas en la televisión francesa titulados *Treinta años de historia*.



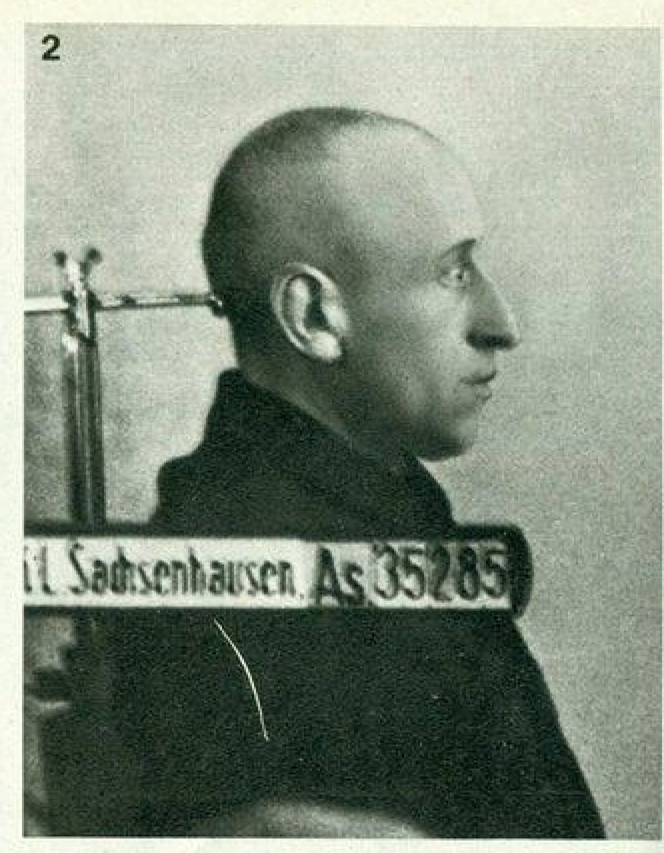
TERROR EN EUROPA

Europa, 1941-1943

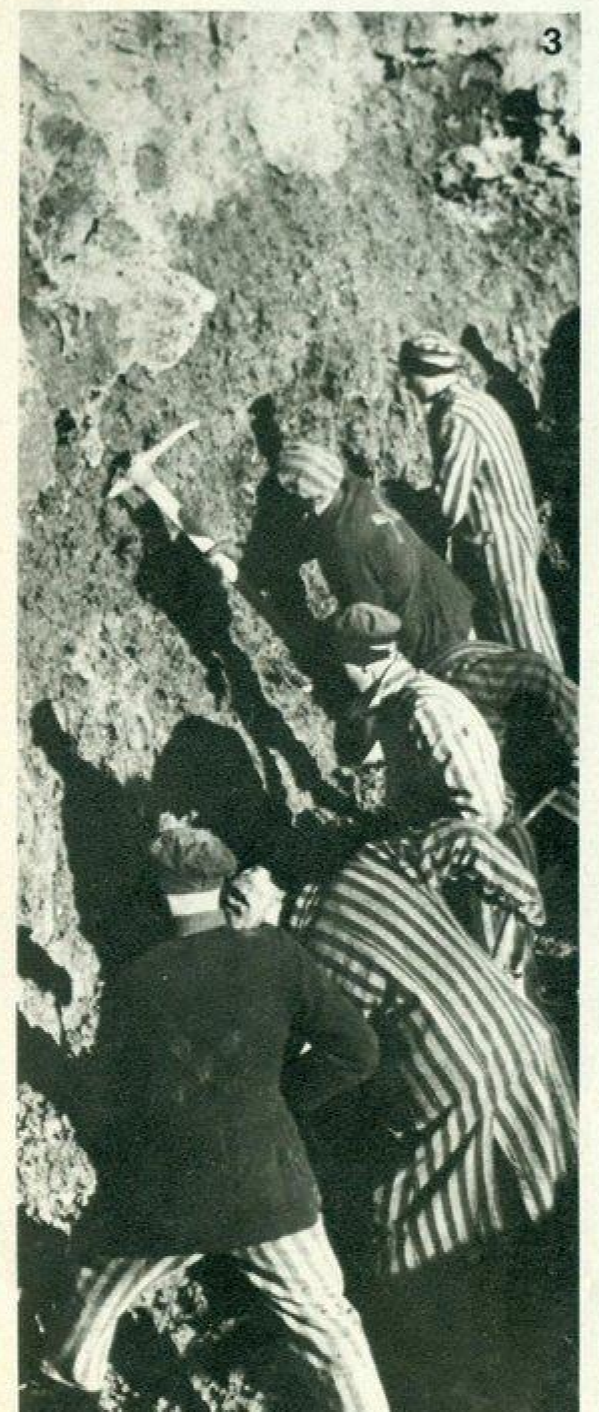
Roger Manvell y
Heinrich Fraenkel

El *Lebensraum* creado por el avance de las fuerzas alemanas hacia el Este puso a los líderes del tercer Reich frente a nuevos y casi insolubles problemas. Para asegurar la "limpieza" completa de los territorios conquistados fue preciso trasladar a millones de personas indeseadas a los campos de trabajo, donde muchas de ellas murieron al poco tiempo, agotadas por los esfuerzos, o a los campos de concentración, para la "solución final". Pero los nazis demostraron estar a la altura de su cometido y comprobaron que podían reclutar sus escuadras de exterminio con mucha facilidad, tanto entre las clases medias y los intelectuales como entre los elementos menos deseables que ya habían trabajado en campos de concentración antes de la guerra. Parece ser que nunca pensaron que los "derechos humanos" fueran un concepto universalmente digno de consideración.


1



2


3



4


5

Nadie puede comprender el régimen nazi sin comprender antes a las personas que lo crearon y la naturaleza de los hombres y de las mujeres a los que confiaron su poder. Uno de los personajes más significativos entre los relacionados con el sistema represivo nazi fue Reinhard Tristan Heydrich, quien en plena juventud, a los veintiséis años, dirigía el departamento de seguridad de Himmler, en la administración de las SS. Heydrich era alto, rubio, de temperamento frío y mente aguda, y lleno de confianza en sus posibilidades. Tenía cierta cultura, aunque limitada; era un notable atleta y sentía pasión por la aviación y por la esgrima. Por sus venas corría una supuesta vena de sangre judía, circunstancia que, fuese verdadera o falsa, Himmler mantuvo siempre en secreto; pero en forma de tácita amenaza, como una espada de Damocles. Por lo demás, Himmler parecía demostrarle amistad. Aunque entre ellos no había más que tres años de diferencia, comparado con Himmler, Heydrich representaba el nuevo modo de pensar de los jóvenes jerarcas del partido; era un hombre dispuesto y capaz de organizar a gran escala tanto el castigo como el genocidio, mientras que Himmler, esencialmente anticuado en su pensamiento y educación, jugueteaba con sus perversos idealismos y carecía de la despiadada energía necesaria para ponerlos en práctica. A Himmler le resultaba desagradable visitar los campos de concentración y repugnante observar el exterminio en masa. Es interesante hacer observar, a este respecto, el hecho de que Eichmann, que había sido un empleado de escasa cultura, pero de considerable habilidad administrativa, también consideraba repugnantes los exterminios cuando tenía que asistir a ellos. Himmler sólo visitó Auschwitz dos veces: al inaugurarse el campo, en marzo de 1941, y luego, en el verano de 1942, cuando había empezado a sentir interés por la explotación comercial del trabajo masivo de los prisioneros. Como le dijo Himmler a Kersten, su masajista: «Tener que pasar sobre cadáveres para crear una nueva vida es la maldición de la grandeza. Sin embargo, hemos de crear una nueva vida, hemos de limpiar el terreno, pues de lo contrario no nos dará nunca frutos. Será una carga pesada la que tendré que soportar».

Pero Heydrich tomó la iniciativa en esta cuestión. Fue él y no Himmler quien presidió la conferencia celebrada en Wannsee, el 20 de enero de 1942, para proyectar la «solución final» del problema representado, no sólo por los judíos europeos, sino también por los de los territorios orientales que iban a invadirse y que representaban una amenaza para la Alemania nazi. Cuando abrió la sesión, Heydrich explicó que Goering (no Himmler) le había nombrado comisario para la preparación de la «solución final» del problema de los judíos europeos.

Es imposible separar el régimen de terror que se mantuvo en el este de Europa de la política de exterminio en gran escala de las personas no gratas. El destino de todos los que se oponían activamente a Hitler era el trabajo forzado o el exterminio. La invasión de Rusia puso a las SS ante el problema, prácticamente insoluble, del transporte, la explotación y la destrucción de millones de personas. Y aunque en todas las actas de la conferencia y en los apuntes referentes a este asunto, hasta los nazis más fanáticos preferían usar una terminología alusiva (como la misma frase «solución final»), no cabía la menor duda de que lo mejor que sus víctimas podían esperar eran unos meses de trabajos agotadores.

Reclutamiento de las escuadras de exterminio

Acciones de esta envergadura requerían el reclutamiento de muchos miles de agentes. Y el hecho de que muchísimos de ellos procedieran de las clases cultas y hasta de los intelectuales, es uno de los aspectos que más sorprende en este experimento social de los nazis. En efecto, aunque antes de la guerra el reclutamiento de los vigilantes de los campos se efectuaba principalmente entre ex soldados, ex criminales, prófugos e individuos inadecuados para un empleo, hubo también profesionales que, posteriormente, estuvieron dispuestos a prestar servicio en unidades de castigo, que «limpiaban» el terreno tras el Ejército alemán que avanzaba.

Esto lo demuestra, sobre todo, la historia de los grupos de acción *(Einsatzgruppen)*, que se organizaron en 1941 y a los que se encargó el exterminio de un millón de paisanos y de prisioneros de guerra en los territorios de la Unión Soviética recién ocupados.

La numerosa población judía del este de Europa fue el blanco inicial de estos grupos. Lo mismo que en Polonia, donde en 1939 vivía una población judía de unos 3 millones, en Rusia había, en la época de la invasión alemana, unos 5 millones de judíos, algunos de los cuales eran fugitivos de la misma Polonia o habitantes de los territorios polacos ocupados por los rusos. Los grupos de acción se reclutaban para «liquidar» a estas personas no gratas. El plan de Heydrich era crear comandos que pudieran eliminar con notable rapidez tanto a los judíos como a los eslavos hostiles.

Uno de los jefes de mayor relieve de estos grupos de acción era el profesor Otto Ohlendorf, quien tenía el título de doctor en jurisprudencia. Ohlendorf demostró constituir un notable ejemplo de asesino «académico». Tras prestar servicio en la administración de las SS, le habían llamado a filas en 1941 para la campaña de Rusia y sirvió durante un año en el frente al mando del grupo de acción D. En otras unidades de grupos de acción figuraban asimismo intelectuales de este tipo, y hasta un ex pastor protestante. Los informes que estos hombres enviaban desde el frente parecían con frecuencia tratados sociológicos, y sus autores eran muy minuciosos a la hora de presentar estadísticas.

Las órdenes que se enviaron a estos grupos, el 17 de julio de 1941, estaban firmadas por Heydrich. Nos ha llegado una copia de ellas que enumera «todos los judíos», los agitadores y los funcionarios del partido comunista como destinados irrevocablemente a la muerte. Un parte típico es el enviado desde Kiev en octubre de 1941:

«En colaboración con los oficiales del grupo y dos comandos del Regimiento de policía del Sur, el Sonderkommando 4º *ha ajusticiado, entre el 29 y el 30 de septiembre, a 33.771 judíos. Dinero, objetos de valor, indumentaria interior y vestidos se han guardado y puesto a disposición de la NSV (Organización para el bienestar del partido nazi), para que los usen los alemanes de raza pura, o bien se han entregado a la administración de la ciudad para la población necesitada. La operación se ha desarrollado sin contratiempos ni dificultades. La población ha aprobado por completo la medidas de «reordenación» contra los judíos. La noticia de la liquidación de éstos apenas se ha filtrado hasta ahora; de todas formas, la experiencia actual hace suponer que habría habido muy pocas objeciones. También el Ejército ha aprobado las medidas tomadas».*

De una de estas acciones, efectuada en Ucrania, existe el testimonio ocular de un ingeniero alemán:

«Inmediatamente después de las 22, un destacamento de SS y elementos de la milicia ucraniana, unas tres veces más numerosos, rodearon el ghetto. Se encendieron las lámparas de arco que se habían instalado dentro y alrededor del mismo, y escuadras de las SS y de la milicia, compuestas por quince o seis hombres, penetraron o por lo menos intentaron entrar en las casas. Donde las puertas y las ventanas estaban cerradas y los habitantes no contestaban a la llamada, los asaltantes rompían ventanas y forzaban puertas con vigas y palanquetas para entrar. Entonces se arrastraba hasta la calle a las personas que en ellas vivían, tal como estaban, sin tener en cuenta si estaban vestidas o no. Se hizo salir con tanta prisa a las personas que, en algunos casos, se dejó en las casas a niños que estaban en sus camas. En la calle, las mujeres llamaban a sus hijos, los niños a sus padres. No obstante, esto no les impidió a las SS arrastrar a las personas por la calle, casi corriendo, hasta que llegaron al tren de mercancías que las esperaba. Se llenaron los vagones uno tras otro, y resonaron ininterrumpidamente los gritos de las mujeres y de los niños, el ruido de los golpes y los disparos de los fusiles. Muchas familias o grupos de personas se habían atrincherado en refugios especiales y las puertas no podían abrirse con palanquetas o vigas; pero entonces las casas se volaban con granadas de mano. Como el ghetto se encontraba cerca de las vías del ferrocarril de Rovno, los más jóvenes trataban de cruzarlas y vadear un riachuelo para escapar. Aquella extensión de campo estaba fuera del área iluminada por la luz eléctrica, pero se iluminó con cohetes. Durante toda la noche, estas personas, cansadas y heridas, se arrastraron por las calles. Algunas mujeres llevaban a sus niños muertos en los brazos, algunos niños arrastraban por los brazos o por las piernas a sus padres muertos a lo largo de la calle que conducía al tren, mientras continuaban resonando en el ghetto los gritos de: «¡Abrid la puerta! ¡Abrid la puerta!».

No hay duda de que muchos de los hombres que tenían que cumplir estos terribles cometidos, atacando a personas completamente inocentes, se sentían horrorizados por sus acciones. Un oficial refirió:

«Al comienzo, mis hombres no se resintieron, pero al segundo día se demostró que algunos de ellos no tenían valor para llevar a cabo fusilamientos durante un período de tiempo prolongado».

El mismo Ohlendorf, tras cumplir con su deber, escribió una relación de sus reacciones ante los odiosos cometidos que había llevado a cabo. Recordaba cómo había recibido las primeras instrucciones, junto con los otros comandantes de los grupos de acción, de dos coroneles de las SS, tres días antes de partir para el frente:

«Mi primera reacción y la de los demás fue de protesta... El coronel Streckenbach nos dijo que él también había protestado enérgicamente ante una orden parecida durante la campaña de Polonia; pero que Himmler lo había amonestado con la mayor severidad, afirmando que era una orden del Führer y que debía cumplirse...

»No consideraba justificadas las instrucciones, pues, independientemente de la necesidad de tomar tales medidas, éstas tendrían consecuencias morales que se traducirían en un desgaste mental...

»Pero, como los demás, tenía muy pocas posibilidades de oponerme a esta orden. Sólo se podía hacer una cosa, un martirio sin sentido mediante el suicidio: sin sentido, porque lo cierto era que no alteraría para nada la ejecución de la orden. En efecto, no era una orden de las SS, sino del comandante en jefe y del jefe del Estado. No sólo la cumplieron Himmler y Heydrich, sino también el Ejército, el Alto Mando y los comandantes del frente oriental y del sudoriental, que eran los comandantes supremos de los grupos de acción».

Se echó la culpa a los ingleses

Los campos de concentración, que representaron la máxima expresión del sistema de terror de los nazis, se habían afianzado con el régimen desde los primeros días de 1933. Himmler, como jefe de las SS y de la policía de seguridad, asumió la responsabilidad de los mismos al suceder a Goering, quien había sido su creador, aunque siempre afirmaba que eran los ingleses los que inventaron el sistema en tiempo de la guerra contra los bóers. Desde entonces, el secreto que envolvió a estos campos hizo que se hablara muy poco de ellos. A los prisioneros puestos en libertad, se les sometía a severas presiones para que dijeran lo menos posible acerca de sus experiencias. Pronto empezaron a conocerse nombres que se harían tristemente célebres: Dachau, el llamado campo «modelo (cuyo personal estaba constituido por la unidad «calavera» de las SS), y Buchenwald, Sachsenhausen y Ravensbrück para las mujeres. Poco después, los campos «base» se ampliaron mediante construcciones satélites y auxiliares, pues se pretendía que las comunidades que vivían en los campos fueran autosuficientes. Y en efecto, en 1942, a excepción de los que montaban guardia o llevaban la administración, el trabajo e incluso su propia disciplina estaban dirigidos en gran parte por los mismos prisioneros.

Durante el primer período de la guerra, más de un millón de personas vivían en campos de concentración. El número de los más importantes se elevó a unos 30; pero había muchos más, centenares, de categoría auxiliar. Los había de diversos tipos, desde los centros de tránsito a lugares de trabajo temporal, y centros de

JUSTIFICANDO LOS CAMPOS DE CONCENTRACION

"Es evidente que jamás nos mostraremos crueles y sin corazón, si no es necesario. Nosotros los alemanes somos el único pueblo de la tierra que respeta en cierto grado a los animales, por lo que con mayor motivo trataremos con consideración a estos animales humanos", explicaba Himmler a propósito de los prisioneros de los campos de concentración. La propaganda nazi hizo otras tentativas para justificar los campos de trabajos en el cuadro de la política del país. Estas fotografías, estudiadas expresamente y tomadas con fines propagandísticos, son ejemplo de la explotación sistemática llevada a cabo por la Gran Alemania en los territorios conquistados, para inducirlos a colaborar en el "nuevo orden" por medio de trabajos forzados, realizados en condiciones duras pero en el fondo humanas.

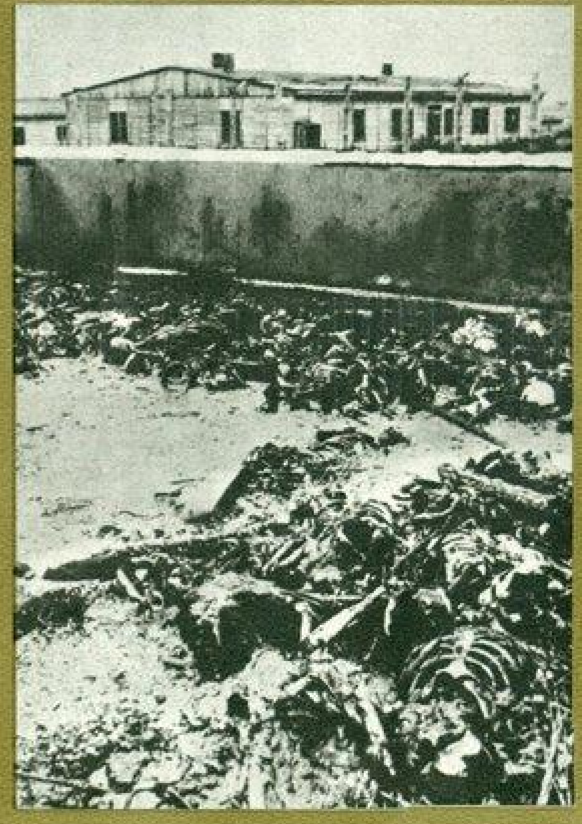
1 Taller de sastrería del campo de Sachsenhausen.
2 Fotografía para identificación de un prisionero con el número de matrícula.
3 Prisioneros arrancando arcilla, todos con guantes y botas, en una fábrica de ladrillos.
4 Comida escasa, pero suficiente para las necesidades de los prisioneros.
5 Prisioneros con ropas confortables, guantes y orejeras, recibiendo su ración de cigarrillos. (Paul Popper)

EL REVERSO DE LA MEDALLA

"Los prisioneros, a menudo hombres y mujeres que habían ocupado puestos de prestigio en el campo profesional, intelectual y social, se encontraban reducidos al nivel más bajo de la existencia animal."

A la izquierda: formando un trágico pero realista contraste con las fotografías de la propaganda nazi, aquí vemos algunos prisioneros del campo de Buchenwald; enfermos, desnutridos, obligados a una total promiscuidad, apenas consiguen levantar la cabeza de los inmundos camastros en que están tendidos. Abajo: restos de millares de prisioneros exterminados tal como se encontraron después de la guerra. A la derecha, arriba: "El trabajo libera": esta frase figuraba en la entrada del campo de concentración de Auschwitz, como irónica justificación de un exterminador trabajo forzado. A la derecha, abajo: un conjunto de hornos crematorios construido en Buchenwald. Los primeros hornos crematorios los instaló Hoess en Auschwitz, en 1941. Y en cuanto demostraron su eficacia, estas instalaciones se adoptaron en todos los demás centros.

(Paul Popper - Archivo Rizzoli)



detención permanente (el equivalente de los campos para los prisioneros de guerra civiles), hasta los grandes cuarteles que albergaban a decenas de miles de trabajadores en estado de verdadera esclavitud.

Himmler añadió a la lista de estos edificios un nuevo nombre: el de Auschwitz, en la Polonia ocupada por los alemanes, enviando allí como primer comandante a Rudolph Hoess. Auschwitz se convertiría después en el principal centro de exterminio de Himmler.

Desde luego, Himmler eligió cuidadosamente al hombre que necesitaba. Hoess había prestado servicio como cabo en Dachau, tras pasar seis años en prisión por haber intervenido en un asesinato político. Se proclamaba idealista, y había llamado la atención de Himmler por su amor por la agricultura y su fe en una vida de comunidad rural, ideal que el mismo Himmler compartía. Nombrado ayudante en el campo Sachsenhausen, el teniente Hoess contó pronto con el favor de su superior. En Auschwitz, cerca de Cracovia, se puso bajo su mando el antiguo campamento militar, que se convertiría en el mayor de todos los campos de concentración de Himmler; se inauguró oficialmente el 14 de junio de 1940, con el fin de proporcionar a la I. G. Farben Industrie la mano de obra necesaria, que debía llegar a las 100.000 personas, para el esfuerzo bélico alemán.

Mas en junio de 1941, las exigencias de la campaña de Rusia le dieron al campo otro objetivo. Hoess fue de nuevo llamado a presencia de Himmler y recibió del *Reichsführer* de las SS las bien conocidas instrucciones:

«Me dijo más o menos –no recuerdo sus palabras exactas– que el Führer había dado órdenes para una solución definitiva al problema judío. Y nosotros, las SS, teníamos que poner en práctica dichas órdenes. Si no se cumplía la orden ahora, los judíos destruirían, a la larga, al pueblo alemán. Habíamos elegido Auschwitz porque se accedía a él fácilmente por ferrocarril y porque aquella extensa zona podía aislarse en poco tiempo. Himmler me recomendó que no dijera nada de nada de todo ello a mi inmediato superior. Esta reunión nos concernía sólo a nosotros dos, y yo tenía que guardar el máximo secreto posible».

Hoess, un hombre melancólico, con una inteligencia limitada, escribió sus memorias, que constituyen uno de los documentos más reveladores que poseemos de aquella época sobre la que tanto se ha escrito. Se esboza en ellas el retrato de un hombre atormentado, obsesionado, educado por un padre fanático y severo, que murió durante su infancia. «Él dirigió toda mi educación juvenil –afirma Hoess– para hacer de mí un cura. Tenía que rezar e ir a misa continuamente, hacer penitencia por el menor error, como, por ejemplo, rezar por haberle hecho algún pequeño desaire a mi hermana o algo por el estilo».

En su juventud Hoess había empezado a militar en el movimiento del *Freikorps*, y él mismo afirmó que durante su período de encarcelamiento se convirtió en un elemento antisocial y desarrolló su «naturaleza reservada». Se transformó en un fanático nazi, y más tarde, en Dachau, aprendió a asistir a las torturas de los prisioneros sin pestañear.

Y, sin embargo, Hoess no era ni un psicópata ni un sádico. Era un oficial relativamente sencillo y sumiso, que se encargaba de tareas de una maldad increíble como si fuera una rutina. Sólo sentía compasión por sí mismo, pues sus subalternos demostraban ser inferiores y además no sentían una auténtica lealtad por su comandante. Hablaba muy francamente de las actitudes de los peores de estos hombres:

«Maliciosos, malvados, fundamentalmente malos, brutales y seres inferiores, groseros con los prisioneros, a los que consideran como un interesante objeto en el que pueden desahogar sus desenfrenados y a veces perversos deseos y caprichos para conseguir aliviar su complejo de inferioridad. No conocen el significado de la piedad ni de ningún otro sentimiento humano. Aprovechan cualquier ocasión para aterrorizar a los prisioneros que se les confían, especialmente a aquellos contra los que tienen motivos de resentimiento personal... Ningún reglamento, por severo que sea, los frenará en su comportamiento malvado».

De los guardias de tipo corriente Hoess escribió:

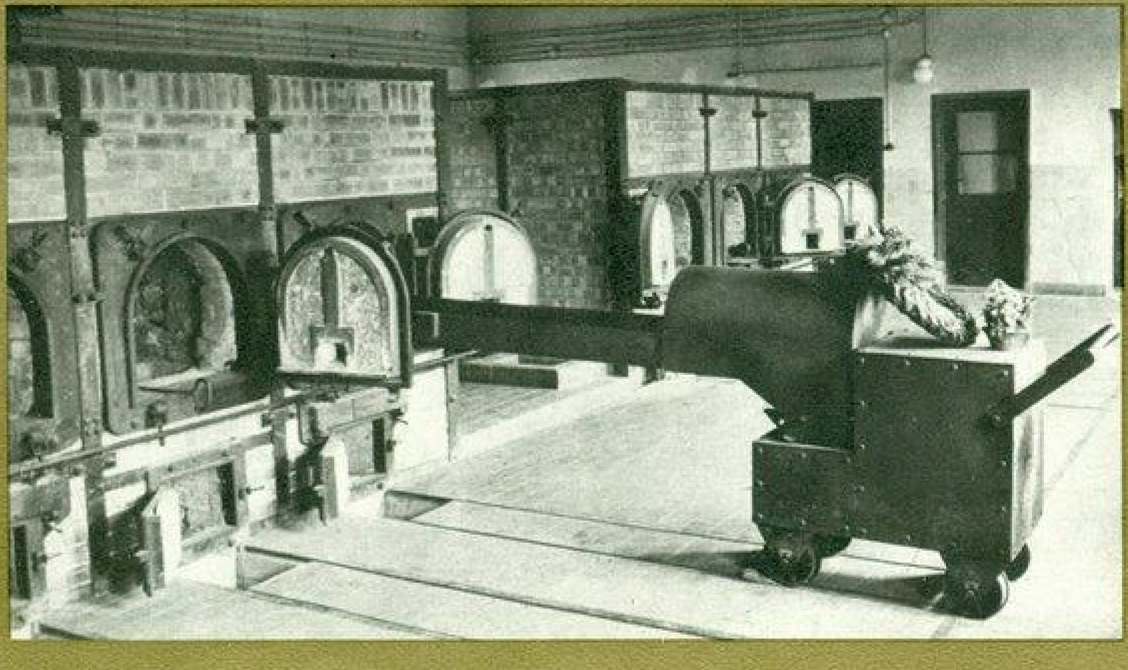
«No tienen ningún deseo de hacerles daño a los prisioneros; pero, a causa de su indiferencia, de su estrechez mental y de su deseo de llevar una vida tranquila, en realidad les infligen, aunque sin ninguna intención, grandes torturas físicas y morales».

«A mí las razones me parecieron justas»

Como Ohlendorf, Hoess no dejó que le afectara la naturaleza de las acciones que llevaba a cabo:

«Cuando, en verano de 1941, él (Himmler) mismo me dio la orden de preparar en Auschwitz instalaciones donde pudiera efectuarse un exterminio masivo y llevar a cabo personalmente estos exterminios, no tenía yo la menor idea de sus proporciones ni de las consecuencias que tendrían. Era, ciertamente, una orden insólita y monstruosa. No obstante,





los judíos, que llevaban en la oreja el signo que indicaba trabajo o exterminio, se les sacaba de sus casas y se les amontonaba en vagones de ganado para trasladarlos a los campos de las zonas orientales. Allí, cuando no se les mataba inmediatamente, les hacían una señal en la oreja lo que significaba trabajos forzados.

A los prisioneros se les conocía por su número, no por su nombre. A veces les obligaban a desnudarse, y la desnudez se aprovechaba para humillar a las mujeres ante los hombres y a los hombres ante las mujeres. Dormían en grandes barracones que, aunque eran calentados por la tarde, apenas si protegían contra el hielo por la mañana. A aquellos esclavos-trabajadores se les obligaba a estar de pie, incluso durante varias horas, mientras se les pasaba lista interminablemente. La disciplina, asegurada por la aplicación de sádicos reglamentos, reducía a los cautivos a simples autómatas, a excepción de los hombres y mujeres más valerosos. El período medio de supervivencia oscilaba entre los tres y los nueve meses, según su estado de salud al ingresar en el campo.

Estos prisioneros, con frecuencia hombres y mujeres que habían ocupado lugares de gran prestigio en el campo profesional, intelectual y social, estaban ahora reducidos al nivel más bajo de la existencia. Y se convirtieron en objeto de escarnio de guardianes ignorantes, que gozaban humillándolos porque procedían de unas clases sociales a las que en el pasado habían tenido que mirar de abajo arriba. Con la institución del sistema de los *kapo* (por medio del cual se elevaba a cualquier criminal común al rango de vigilante), las SS se evitaron muchas complicaciones y aseguraron la disciplina más dura. Los *kapo* se convirtieron en personajes privilegiados, que pronto aprendieron a aprovechar sus mezquinas ventajas.

El terror aumentó desde que los mismos criminales se convirtieron en rectores de la disciplina, y, a medida que el sistema se complicaba, los *kapo* más veteranos se hicieron casi tan poderosos como las mismas SS, cuyos oficiales evitaron en lo posible el contacto con los prisioneros.

Cuando el extenso conjunto de las prisiones de Auschwitz-Birkenau llegó al máximo grado de su expansión, ya en los últimos años de la guerra, se necesitaba un personal de varios miles de prisioneros para mantener su funcionamiento. Los recién llegados se veían obligados a conocer los complicados reglamentos por su cuenta y riesgo. Nadie les decía que, en la desgraciada hipótesis de que encontrasen a algún hombre o alguna mujer de las SS, debían permanecer en pie, inmóviles, a tres pasos de distancia, con la gorra en la mano y sin pronunciar palabra a menos que se les ordenase hablar. Si no cumplían esta regla, podían considerarse afortunados si no recibían una bala y se limitaban solamente a golpearlos.

Aquel régimen de terror se proyectó sobre todos los que vivían en la Europa dominada por los nazis. Nadie estaba libre de la amenaza de un arresto inesperado o de un interrogatorio, seguidos por la anulación de toda identidad personal o de su dignidad humana en la pesadilla de las prisiones o de los campos. Pero cuando la verdad y la justicia desaparecen, hasta los más fuertes viven inmersos en el terror; y así, creando el terror para sus enemigos, los nazis también lo crearon para sí mismos. Hasta las más altas jerarquías, tenían miedo de Hitler y de sus mismos colegas; y el mismo Hitler se rodeaba de grandes precauciones contra la posibilidad de un atentado.

El mayor peso de terror nazi se proyectó sobre los países orientales. Era en ellos, más que en Occidente, donde se crearon nuevos campos de exterminio: Chelmno, Belzec, Treblinka, Lublin, Auschwitz. Los primeros prisioneros, todos polacos, llegaron a Auschwitz en junio de 1940, y el exterminio sistemático empezó al año siguiente, cuando Hoess recibió las órdenes pertinentes de Himmler. Los cristales de gas venenosos, Cyclon B, que en un principio servían para matar ratones, se experimentaron por vez primera en seres humanos, en septiembre de 1941.

En aquella época no había aún hornos crematorios para deshacerse de los cuerpos, por lo que se cavaron fosas comunes. De todos los comandantes de campos de concentración en Polonia, Hoess demostró ser el más eficiente para destruir la vida, y desde 1942 Auschwitz se convirtió en cuartel general del terror y del exterminio. El trabajo desarrollado en otros lugares, donde, al final, morirían unos dos millones de personas, no era más que el preludio de la matanza que Hoess llevaría a cabo con sus infernales máquinas de muerte.

las razones de este programa de exterminio me parecieron justas. En aquel momento no pensé en ello; se me había dado una orden y debía cumplirla. El hecho de que el exterminio masivo de judíos fuera necesario o no, era algo sobre lo que yo no podía permitirme el lujo de expresar mi parecer personal, pues mi posición no me permitía tener una visión completa de la situación... No creo que entre todos los miles de oficiales de las SS se hubiera podido encontrar uno capaz de un pensamiento semejante (de desobedecer). Era completamente imposible. Es cierto que muchos oficiales de las SS murmuraban y se lamentaban de las drásticas órdenes que procedían del Reichsführer; pero, a pesar de todo hacían lo que se les ordenaba».

La base del sistema nazi de castigo, como ya se ha dicho, era la existencia de los campos de concentración. Pero el mismo secreto que los rodeaba ya hizo que se convirtieran en lugares que inspiraban un terror legendario, y los rumores que corrían sobre ellos eran el elemento preventivo contra cualquier forma de resistencia. En los últimos tiempos, los nazis hacían muy pocas distinciones entre criminales y prisioneros políticos; a todos se les trasladaba rápidamente desde la prisión al campo de concentración, donde lo único que les diferenciaba eran los distintivos, si es que a alguien podía interesarle este detalle. Dichos distintivos eran unos triángulos que se llevaban al lado izquierdo del pecho y en la pernera derecha de los pantalones. Los criminales llevaban un triángulo verde; los pacifistas (que por lo general eran los Testigos de Jehová) un triángulo violeta; los homosexuales (odiados por los nazis porque se habían privado de su derecho a la reproducción) un triángulo rosa; los antisociales y los zíngaros un triángulo negro, y los prisioneros políticos un triángulo rojo. Los judíos llevaban además un triángulo amarillo invertido y colocado sobre otro, formando así la estrella de David.

La reclusión en un campo iba precedida a veces por un interrogatorio en caso de que la policía de seguridad considerase que tenían informaciones útiles. Un famoso prisionero, el abogado Fabian von Schlabrendorff, miembro de la Resistencia, nos ha dejado una descripción muy detallada de la forma en que se llevó a cabo su interrogatorio. En su caso particular, como ya conocía los métodos empleados por la Gestapo, sabía que se le sometería al *bluff* inicial; es decir, que le dirían que lo sabían todo sobre él y sus compañeros y que, por lo tanto, más valía que confesara desde un principio para evitarse más molestias. Cuando se negó a hablar, su interrogador ordenó que le encadenasen de pies y manos día y noche y no le diesen de comer. Lo sacaban de su celda para someterlo a los interrogatorios todas las veces que querían sus verdugos, y tales interrogatorios duraban a veces horas y horas.

Le hacían esperar durante muchísimo tiempo antes de empezar la serie de preguntas y de someterlo a las técnicas del *shock*...

Cuando las torturas menores no conseguían la finalidad deseada, se sometía al prisionero a una tortura completa. Estas torturas no sólo le infligían un terrible dolor físico, sino que también le humillaban. Todo el sistema disciplinario de los campos de concentración estaba estructurado para llegar a privar a los hombres que sobrevivían de toda personalidad. Se los despojaba de sus bienes y se les vestía con un sucio uniforme. A

LA OFENSIVA DEL

Frente ruso, junio-agosto de 1942



DON

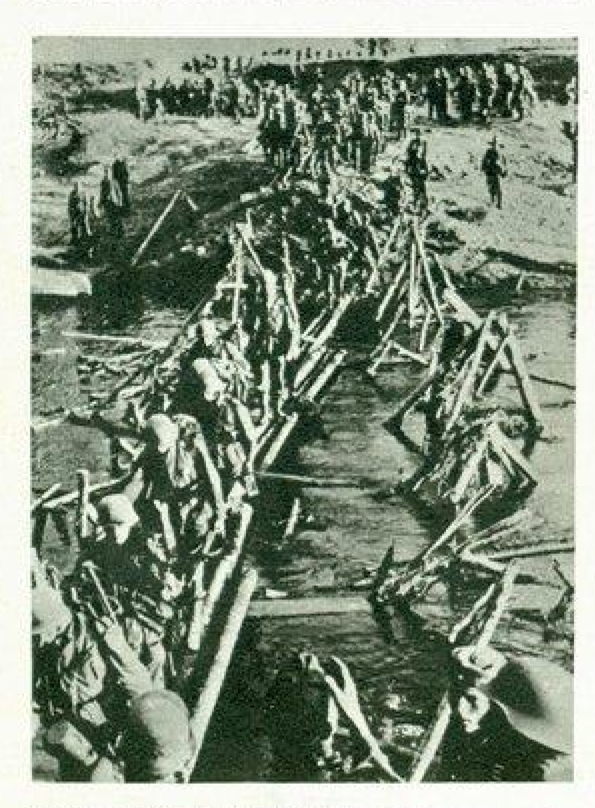
El verano de 1942 pareció representar el apogeo de la *Wehrmacht*: en efecto, las poderosas *Panzerdivisionen* avanzaban a través de la llanura rusa, encontrando sólo una resistencia esporádica; los rusos estaban exhaustos y los alemanes consideraban que la victoria era inminente. Pero el Ejército ruso estaba cediendo terreno para ganar tiempo y reforzar el nuevo frente de Stalingrado. La aparente facilidad de la victoria hizo que los alemanes se confiasen demasiado: su empuje ofensivo hacia Stalingrado se debilitó y cuando, finalmente, se lanzaron a fondo para conquistar la ciudad fueron sorprendidos por la encarnizada resistencia que encontraron

Alan Clark









Arriba: algunos *panzergrenadier* en acción en una aldea rusa durante la ofensiva del 28 de junio de 1942, dirigida contra Stalingrado y contra las regiones del Cáucaso. En medio: unidades acorazadas alemanas cruzan el Don. En el transcurso de los días 25 al 29 de junio, después de un rápido avance, las unidades *Panzer* de Hoth y de Kleist atravesaron el Don. Abajo: infantería alemana atravesando el Don sobre una pasarela de circunstancias. Para poder mantener el mismo ritmo de avance de los medios acorazados, la infantería se veía obligada a marchas continuas y prolongadas. *(Südd Verlag) - (Sado-Opera Mundi) - (Ullstein)*

El día 28 de junio de 1942, la ofensiva alemana estalló como un trueno.

La *Wehrmacht* no podía fracasar. Este era su segundo gran intento para aniquilar al Ejército ruso y ningún plan táctico, ningún eufemismo sobre líneas de detención o pequeñas rectificaciones del frente ocultaba el hecho de que esta ofensiva debía ser la última.

Al principio, como de costumbre, la *Blitzkrieg* lo arrolló todo. Los tres Ejércitos de von Bock rompieron el frente ruso en tres partes a ambos lados de Kursk, y las once *Panzerdivisionen* de Hoth se abrieron en abanico, a través de centenares de kilómetros de abiertos y ondulados campos de trigo y de yerba, hacia Vorónezh y el Don. Dos días más tarde, el ala meridional del Grupo de Ejércitos se lanzó adelante, para atacar el sector sur de Járkov, y von Kleist condujo su 1.ª *Panzerarmee* mas allá del Doniets.

Desde el comienzo, los rusos se vieron agobiados por la superioridad de efectivos y de armamento, y su escasez de medios acorazados dificultó además los contraataques locales. De los cuatro Ejércitos que se oponían a la ofensiva alemana, el 40, que fue el que sufrió el choque principal del Ejército *Panzer* de Hoth, resultó arrollado en las primeras 48 horas; el 13, desplegado en defensa del flanco de Golikov, en el frente de Briansk, fue violentamente rechazado hacia el Norte y dejó abierta, entre los dos sectores, una brecha que se ensanchaba de día en día. Los otros dos Ejércitos, el 21 y el 28, se hundieron en una enorme y creciente confusión y su estructura se fraccionó, con lo que se produjeron combates independientes, a nivel de división, luego de brigada y, finalmente, de regimiento. Sin la protección de la masa de efectivos, que caracterizó el despliegue del Ejército ruso de Ucrania, en 1941, o la de marismas y bosques, que permitiera a pequeños grupos obstaculizar al enemigo, como sucedió en la batalla por Moscú, estas unidades estaban por completo a merced de los alemanes.

El avance de las columnas alemanas se podía percibir a una distancia de 50-60 km. Una enorme nube de polvo y de humo se elevaba hacia el cielo, y permanecía inmóvil en el aire del verano. Los corresponsales de guerra, durante el avance, cayeron incluso en el lirismo, hablando del «irresistible mastodonte –el *Mot Pulk* o cuadrado motorizado– que estas columnas formaban mientras avanzaban, con los vehículos y los cañones defendidos por un despliegue de *Panzer* en torno suyo. ¡Es la formación típica de las legiones romanas, reconstruidas y puestas al día en el siglo XX para domar a la horda de mongoles-eslavos!»

Durante aquel período de triunfos llegó a su apogeo la filosofía del *Untermensch* (infrahumano), y cada informe y cada fotografía procedentes de los Ejércitos que avanzaban subrayaban la inferioridad racial del enemigo: «Una mescolanza de humanidad baja e ínfima, verdaderos seres infrahumanos... orientales de aspecto degenerado. Así son los soldados soviéticos. Fisonomías mongolas en los campos de prisioneros de guerra.» Las tipografías de las SS imprimieron una revista especial, titulada precisamente *Untermensch* y que estaba constituida por fotografías que ponían de manifiesto las despreciables características y el repelente aspecto del enemigo oriental «Bajo los tártaros, o bajo Pedro o Stalin, este pueblo ha nacido para ser sojuzgado».

Los alemanes no perdieron el tiempo buscando justificaciones de derecho o ideológicas para el tratamiento reservado a los soldados rusos hechos prisioneros. La Unión Soviética no se contaba entre los firmantes de la convención de Ginebra, por lo que no existía ninguna obligación de aplicar ni siquiera las mínimas normas generales para la tutela de sus súbditos. Para facilitar la «administración», un departamento especial del OKW, el *Allgemeines Wehrmachtsamt* (AWA), al mando del general Reinecke, fue encargado de la vigilancia de los prisioneros fuera de la zona inmediata de operaciones, que pasó bajo el control del OKH. A estas dos autoridades se superpusieron, como de costumbre, las unidades de las SS, que tenían órdenes especiales para la «liquidación de algunas categorías y segregación de otras».

Desde julio de 1941, el OKH había impartido las siguientes órdenes a los comandantes de las zonas de retaguardia: «De acuerdo con el prestigio y la dignidad del Ejército alemán, cada soldado debe mantener hacia los prisioneros de guerra soviéticos un distanciamiento y una actitud que correspondan a la dureza e inhumana brutalidad de los soviéticos en el combate...»

«...a los prisioneros que intenten huir se les debe matar sin darles el alto. Cualquier resistencia por su parte, incluso pasiva, se debe cortar inmediatamente con el uso de las armas».

Después de la derrota sufrida en mayo, en la batalla por Járkov, el Mando ruso, el STAVKA, se había visto obligado a efectuar un cambio radical de los planes con vistas a las operaciones de verano. La gran concentración de unidades acorazadas de los Ejércitos de Kleist y de von Paulus indicaba que el mayor peso del esfuerzo alemán se ejercería hacia el Sur, lo que más tarde confirmó el Servicio de Información soviético.

Pero también podía preverse que se reemprendiera la ofensiva contra Leningrado, y Moscú sospechaba, además, que se estaba preparando una gigantesca trampa. Por lo tanto, se decidió que se mantuvieran las reservas del Ejército ruso alrededor de Moscú –donde en efecto ya se encontraban– en previsión de que se renovase la ofensiva en el sector central; asimismo, desde aquella posición se las podría enviar a Leningrado o al Sur una vez se conocieran con claridad las intenciones de los alemanes. Esto debía ser forzosamente así porque para el sistema ferroviario soviético, en el estado a que se veía reducido tras las conquistas alemanas del año anterior, le era más fácil enviar fuerzas desde la zona de Moscú hacia los sectores laterales, que concentrarlas a tiempo en el sector de la capital partiendo de las alas extremas del frente. Sobre esta base, se encargó a Timoshenko que mantuviese dos «goznes» en los extremos de su frente, o sea, en Vorónezh y Rostov, y dejar que los alemanes irrumpieran a través de la «cancela», retirándose para ganar tiempo más allá del Doniets y del arco del río Don.

Pero cuando el 28 de junio se inició la ofensiva alemana, su violencia sorprendió a los rusos. Las *Panzerdivisionen* de Hoth llegaron al Don, a ambos lados de Vorónezh, el 5 de julio, y en aquel momento el STAVKA no tenía todavía la menor posibilidad de saber si aquellas unidades pretendían forzar el paso y dirigirse hacia el Norte, para tomar Yeliets y Tula de revés. Se constituyó inmediatamente un nuevo «frente de Vorónezh» con los restos de las divisiones de Golikov y una parte de las escasas reservas del STAVKA, al mando del cual se puso a Vatutin, quien dependía directamente de Moscú y no de Timoshenko.

Llegado este momento, la resistencia rusa, aunque todavía fragmentada y desorganizada, comenzó a interferir los planes alemanes. En el transcurso de la segunda semana de julio la única zona en la que se combatía duramente era Vorónezh y el sector al sur del Doniets, donde los bordes de los pozos y los montones de escorias de la cuenca minera ofrecían alguna defensa a la infantería rusa que intentaba detener a las fuerzas acorazadas. Entre estos dos puntos, en la franja de tierra que separa los cursos paralelos del Don y del Doniets, de 160 km de anchura en su parte más estrecha, el Ejército ruso era casi inexistente.

Parece ser que la aparente desaparición de las fuerzas soviéticas en el corredor del Don sorprendió tanto a Hitler como a sus generales. En el OKW, el *Führer* demostró una alegría como no había vuelto a sentir desde los tiempos de la caída de Francia. Hablando por teléfono con Halder no mostró ni las incertidumbres ni los temores que habían caracterizado sus preguntas el año anterior. «Rusia está acabada», dijo a su jefe de Estado Mayor (el citado general Halder) el 20 de julio; y la respuesta de éste: «Debo admitir que parece que es así», revela la euforia que entonces reinaba en el OKW y en el OKH. De acuerdo con semejante convicción, el OKW tomó dos decisiones que tendrían un efecto determinante en el desarrollo de la campaña. La primera fue un nuevo plan para Hoth y para la 4ª *Panzerarmee*; la segunda, el establecimiento de una nueva directiva que definiese los objetivos del Grupo de Ejércitos.

Hoth se lanza hacia el Sudeste

En un principio, según los planes de la «Directiva nº 41», Hoth debía preceder a von Paulus en

Stalingrado, y luego ceder la iniciativa al Ejército 6 y retirarse a la reserva móvil. Mas, depués de iniciada la campaña, el temor que las fuerzas rusas en Vorónezh inspiraban a Bock, le había impulsado a recomendar que se mantuviera más atrasado el núcleo principal del Ejército 6, con vistas a un ataque contra las posiciones rusas en aquel sector, y enviar a Hoth solo a atacar Stalingrado. Pero el OKW decidió después que Hoth no avanzara sobre Stalingrado, sino que se lanzase hacia el Sudeste y «apoyase el primer paso del bajo Don»; von Paulus podía operar en Stalingrado, con tal que el Grupo de Ejércitos permaneciera a la defensiva desde Vorónezh al arco del Don.

Cuando se destituyó a Bock, los dos Grupos de Ejércitos en el interior de su desmesurado despliegue «Sur» se hicieron independientes, y se los dirigió contra objetivos distintos y divergentes.

La nueva «Directiva nº 45», fechada el 23 de julio, decía:

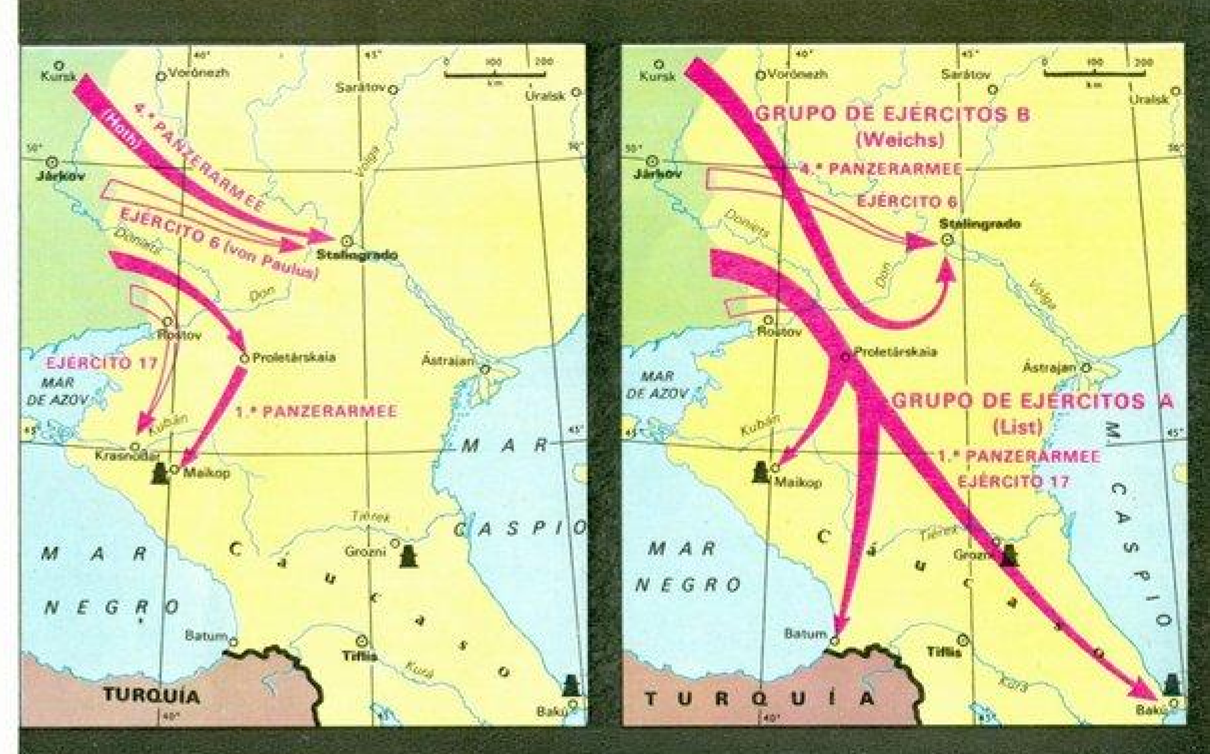
- **el Grupo de Ejércitos A** (al mando de List) debe avanzar hacia el Sur, atravesando el Don, con objeto de apoderarse del Cáucaso y de sus reservas petrolíferas;
- **el Grupo de Ejércitos B** (al mando de Weichs) atacará Stalingrado, donde debe aniquilar las fuerzas locales del enemigo, ocupar la ciudad y cortar el istmo entre el Don y el Volga.

A pesar de la progresiva debilitación de la resistencia rusa, en el OKH se recibió esta orden con alguna aprensión, ya que equivalía a una notable ampliación de la perspectiva estratégica de la operación. En dicha orden no había ninguna cláusula evasiva del tipo «establecer una barrera en el Volga con el fuego de los cañones», y por otra parte los objetivos del Cáucaso no se limitaban ya a Maikop y Proletárskaia, sino que incluían toda la región petrolífera. Efectuando el cambio de los planes en dos tiempos –primero destituyendo a Bock y transformando la orden de prioridad en el Don, y luego creando los dos «nuevos» Grupos de Ejércitos– Hitler había logrado hacer prevalecer su punto de vista contra la oposición del OKH.

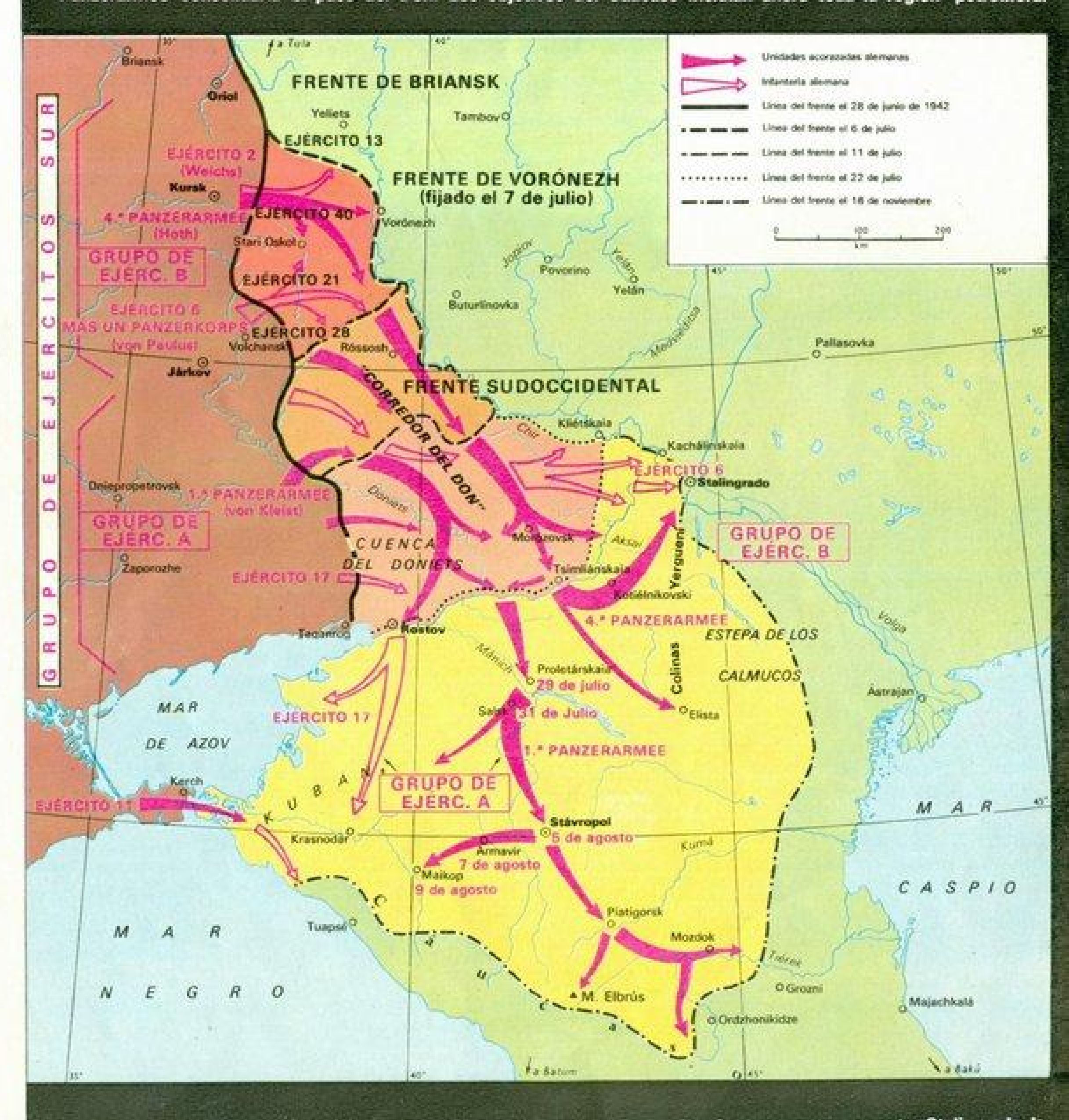
Sin embargo, queda en pie la cuestión, siempre interesante, de por qué no se produjo una protesta más enérgica en el momento de la destitución de Bock. Los portavoces del grupo conservador alemán no han vacilado en atribuir la culpa de todas las desventuras de la *Wehrmacht* a Hitler; pero parece extraño que permaneciesen en silencio ante un error tan típico y tan lleno de fatales consecuencias como era el cambio de dirección de Hoth y el hecho de no ocupar Vorónezh. Blumentritt, interrogado sobre este punto, negó conocer a fondo las razones y se limitó a decir que «no hubo nunca intención de atacar más allá de Vorónezh y de continuar este avance hacia el Este. Las órdenes preveían detenerse en el Don, cerca de Vorónezh, y pasar a la defensiva en aquel sector para cubrir luego el avance hacia el Sudeste, que debían realizar la 4ª *Panzerarmee* y el Ejército 6».

Es obvio que la decisión más grave fue la de imponer un cambio de dirección a la 4ª *Panzerarmee*. Y parece ser que el OKH estaba también persuadido de la oportunidad de este cambio de ruta, aunque por razones diferentes a las de Hitler.

En lo que concierne a von Paulus, de sus escritos se saca la impresión de que la acción de Hoth se concibió, al principio, para aislar las divisiones rusas que estaban rodeando a los carros de combate de Kleist y al Ejército 17 en la cuenca del Doniets. Sin embargo, a los pocos días de haber cursado la orden a Hoth, la resistencia de los rusos contra Kleist en la citada cuenca había sido eliminada, y las tropas soviéticas consiguieron perder el contacto rápidamente. Por lo tanto, se tenía que excluir la posibilidad de querer aislar al gran contingente cuando pareció que Kleist demostraba querer llegar a Rostov no más tarde que el propio Hoth.

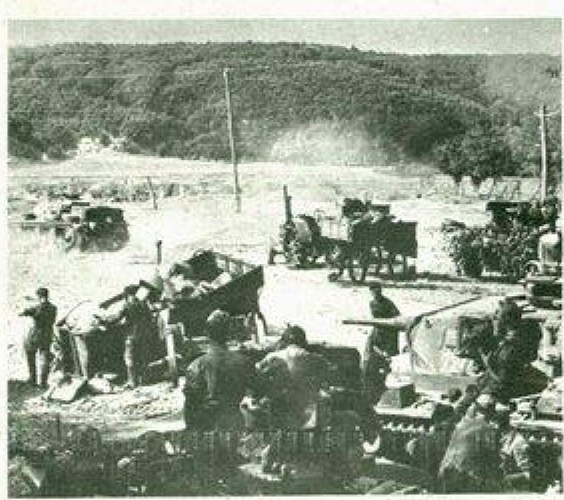


A la izquierda: el plan original de la ofensiva alemana del 28 de junio de 1942 (Directiva n.º 41) preveía la conquista de Rostov, Vorónezh y Stalingrado por parte de la 4.ª *Panzerarmee* de Hoth. Los objetivos siguientes habían de ser algunos campos petrolíferos del Cáucaso. Pero, a consecuencia de los primeros éxitos conseguidos, este plan se amplió. A la derecha: el nuevo plan (Directiva n.º 45) preveía el avance a través del Don y la conquista del Cáucaso por el Grupo de Ejércitos A y un ataque contra Stalingrado a cargo del Grupo de Ejércitos B, en tanto que la 4.ª *Panzerarmee* consolidaría el paso del Don. Los objetivos del Cáucaso incluían ahora toda la región petrolífera.



Entre el 25 y el 29 de julio, mientras el Ejército 6 de von Paulus intentaba efectuar un ataque contra Stalingrado, la 4.ª *Panzerarmee* alcanzaba Tsimliánskaia, en el bajo Don y a más de 150 km de distancia. Los intentos de von Paulus fueron rechazados y el general tuvo que esperar la ayuda de los "panzer" de Hoth, que se dirigieron hacia Stalingrado desde el río Aksai. La primera tentativa, por parte alemana, de abrir brecha en las defensas de Stalingrado, no comenzó hasta el 19 de agosto. Mientras tanto, en el Sur, las fuerzas acorazadas de Kleist habían llegado al Cáucaso. Pero surgieron nuevas dificultades, porque el endurecimiento de la resistencia rusa coincidió con el momento en que Kleist tuvo que enfrentarse con graves problemas logísticos, que acabaron limitando sus posibilidades de acción.





Arriba: al llegar a Maikop, las unidades acorazadas alemanas encontraron en llamas los codiciados campos petrolíferos. Abajo: mientras su unidad avanzada prosigue la acción, los soldados alemanes buscan algo «útil» en un carro abandonado. (Sado-Opera Mundi) - (Archivo Rizzoli)

De este modo, las dos *Panzerarmee* llegaron a atravesar juntas el Don: se trataba de un potentísimo golpe de martillo, demasiado potente, como ahora ya se veía, para clavar un minúsculo clavo, pues el cruce del Don estaba prácticamente indefenso. Las tropas de Timoshenko habían sido rechazadas de una posición a otra en el curso de su retirada, y las que no quedaron atrapadas al oeste de Rostov habían dejado ya el Don a sus espaldas y estaban penetrando lentamente en el valle de Mánich o se dirigían hacia el Este, a la estepa de los Calmucos, donde el terreno ondulado y las *blakas* de las colinas de Yergeni les proporcionarían cierta cobertura. Kleist, que se mostraba particularmente despreocupado al comentar cómo se tenían que haber conducido las operaciones en los otros frentes, declaró después de la guerra: «La 4ª *Panzerarmee* habría podido tomar Stalingrado sin combatir a fines de julio, pero se le ordenó ayudarme a atravesar el Don. Yo no tenía necesidad de su apoyo, y sin embargo llegó, congestionando las carreteras de las que me servía».

En efecto, cuando las dos *Panzerarmee* ampliaron sus despliegues lateralmente, en el intento de encontrar un puente intacto o un punto de paso que les permitiese constituir, sin ser molestadas, una cabeza de puente, se entremezclaron rápidamente y la situación se hizo caótica.

Kleist logró atravesar el Don con sus fuerzas ligeras el día 25 de julio, pero la congestión del tráfico y la dificultad de hacer adelantar los abastecimientos de carburante hicieron que muchos de los carros no pudieran atravesar el río hasta el 27. Por su parte, Hoth no pudo llevar sus primeros *Panzer* hacia Tsimliánskaia hasta el 29; pero en el ínterin las órdenes habían cambiado nuevamente: tenía que enviar tan sólo una división hacia el Sudeste para cerrar el hueco entre él y Kleist, y conducir el grueso de la 4ª *Panzerarmee* hacia el Norte, atravesando Kotiélnikovski para tomar Stalingrado por el lado izquierdo, que según los informes estaba desguarnecido.

Se alcanzan los campos petrolíferos

Una vez pasado el Don, el avance de Kleist se aceleró notablemente. El día 29 de julio ocupó Proletárskaia (la línea original de detención del viejo plan del OKH); dos días más tarde salió de la garganta del río Mánich y entró en Salsk, enviando una columna hacia el ferrocarril de Krasnodar para cubrir el flanco izquierdo del Ejército 17, y otra directamente a través de la estepa, hacia Stávropol, que cayó el 5 de agosto. Armavir fue alcanzada el 7, y el día 9 de agosto las fuerzas alemanas llegaban a la ciudad de Maikop, donde pudieron ver las primeras torres de extracción del petróleo.

Por el contrario, las cosas se desarrollaban de una manera algo distinta para el general von Paulus, quien avanzaba por el corredor del Don. Aunque antes de llegar al río Chir la resistencia rusa había sido despreciable, la distancia –unos 320 km– y el hecho de que sólo el *Panzerkorps* de Wietersheim era totalmente motorizado, fueron la causa de que el Ejército 6 se viera obligado a alargar demasiado su despliegue, y en consecuencia habría tenido pocas probabilidades de efectuar con éxito un ataque, sin dejar de avanzar, en el caso de que hubiera encontrado una seria y tenaz resistencia.

Mientras tanto, el 12 de julio el STAVKA había constituido un nuevo «frente de Stalingrado» y hacía afluir allí, con la máxima rapidez que permitía el sistema ferroviario ruso, divisiones sacadas de la reserva de Moscú. Durante tres semanas se desarrolló una especie de carrera, como la que ya se produjo en verano de 1941, entre las columnas atacantes del enemigo y la rápida concentración de las reservas del defensor; y esta vez, aunque con un margen mínimo, vencieron los rusos.

En general Ciuikov, que más tarde se revelaría como uno de los tres o cuatro grandes estrategas que planificaron y dirigieron la batalla de Stalingrado, ostentaba en aquel momento el mando del Ejército de reserva, desplegado en torno a Tula. Esta fuerza estaba compuesta por cuatro divisiones de infantería, dos brigadas motorizadas y otras dos acorazadas, que representaban, ciertamente, una parte muy considerable de las reservas del STAVKA. Al llegar Ciuikov, recibió órdenes tan vagas que le convencieron de que «...el mando del frente poseía informaciones muy limitadas sobre el enemigo, al que se le mencionaba solamente en términos generales».

Y puesto que estas órdenes impondrían a los hombres de Ciuikov una marcha forzada de unos 200 km, el general protestó:

«Era imposible trasladarlas en el tiempo establecido, porque la mayor parte de las fuerzas que debían trasladarse no habían llegado todavía. El jefe de Estado Mayor replicó que era preciso seguir las instrucciones; pero después lo reconsideró y propuso que fuese a visitarlo al día siguiente. Sin embargo, a la mañana siguiente no se dejó ver por el puesto de mando, y nadie supo decirme dónde podría encontrarlo. ¿Qué debía hacer yo? Fui a visitar al oficial jefe de operaciones del mando del frente, coronel Ruchle, y, demostrándole que era imposible cumplir las órdenes según el plan, le pedí que informase al consejo militar del frente que el Ejército 64 no podía ocupar su línea de defensa antes del 23 de julio.

»Inmediatamente el coronel Ruchle, sin informar a nadie, cambió, de su puño y letra, la fecha de ocupación de la línea de defensa, que era el 19 de julio por el 21 de julio. Me quedé asombrado. ¿Cómo podía un oficial jefe de operaciones, sin que lo supiera el comandante supremo, cambiar la fecha de las operaciones? ¿Quién mandaba en el frente?»

Resulta evidente, de las palabras de Ciuikov, que la «carrera» entre von Paulus y el frente de Stalingrado era algo más que una simple concentración y despliegue de fuerzas. El problema clave era el de reanimar la vacilante moral del Ejército ruso. ¿Sería posible que la llegada de jóvenes comandantes y tropas de refresco volviera a dar cohesión al viejo y desmoralizado Ejército de Timoshenko, que estaba a punto de ser alcanzado por la creciente marea del Grupo de Ejércitos B en el arco del Don? La táctica de los soviéticos, en 1942, fue la de retirarse cuando sus flancos eran rebasados, con el fin de ceder terreno antes que vidas humanas, y evitar las trágicas batallas de cerco sufridas en 1941. Pero estas condiciones –la larga retirada a través de su propia tierra quemada– son precisamente las más difíciles cuando se desea mantener alta la moral, sobre todo en unidades que no han sido bien adiestradas, como la mayor parte de las unidades del Ejército ruso en aquel momento. Pero el vigor y la tenacidad de la defensa de Stalingrado indican el espíritu de recuperación que unos pocos hombres –Ciuikov, Krusciov, Rodimtzev, Eremenko– lograron infundir a sus tropas en pocas semanas.

Pero también es evidente que otras cosas no andaban tan bien en el Ejército ruso en julio de 1942. El mismo Ciuikov ha descrito una visita de inspección que cursó en su primer día en el frente.

«Encontré dos secciones de Estado Mayor de división... estaban constituidas por un cierto número de oficiales que viajaban en tres o cinco carros, llenos hasta lo inconcebible de latas de gasolina. Cuando les pregunté dónde estaban los alemanes y a dónde se dirigían ellos, no pudieron darme una respuesta precisa. Era evidente que no sería fácil volver a dar a aquellos hombres la perdida confianza en sus posibilidades y mejorar el espíritu combativo de las unidades que por el momento se estaban retirando».

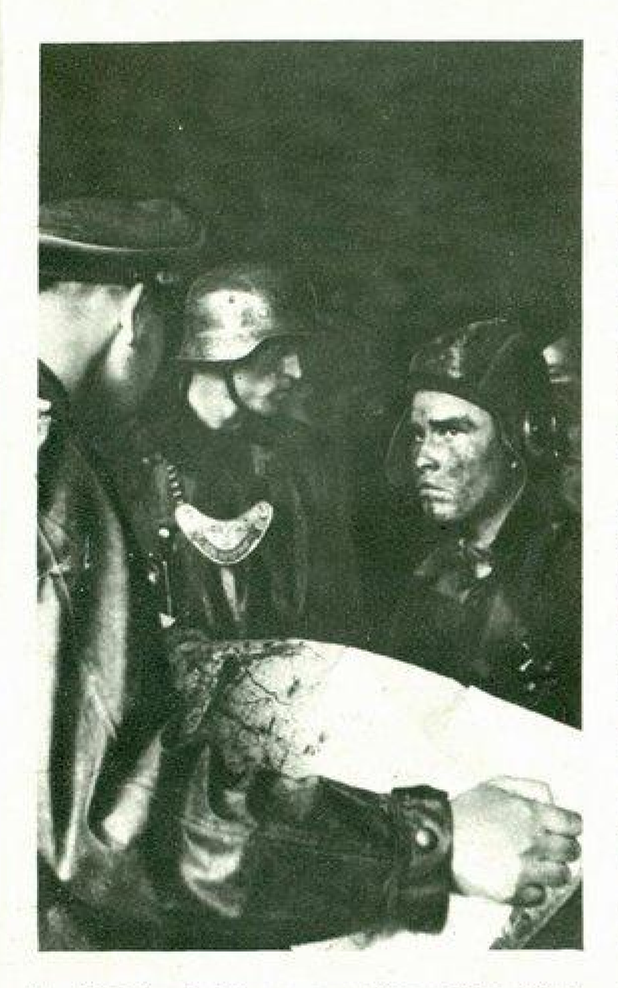
Respecto al Ejército 21, desplegado en el flanco derecho del frente de Stalingrado, y en lo que concierne al primer centro que inspeccionó, Ciuikov escribe:

«El puesto de mando del Ejército estaba en un vehículo; los servicios de enlace y de abastecimientos iban en camiones. No me hizo gracia tanta motorización. Por todas partes se podía advertir la falta de una firme voluntad de resistencia, la falta de tenacidad en la acción. Se tenía la impresión de que alguien estuviera persiguiendo el puesto de mando del Ejército y que, a fin de evitar la captura, todos, desde el comandante supremo del mismo hasta el último soldado, estaban dispuestos a realizar un nuevo traslado».

Von Paulus ataca Stalingrado

Entre el 25 y el 29 de julio, mientras Hoth se dirigía en el bajo Don hacia Tsimliánskaia, el Ejército 6 trató de llevar a cabo un ataque sobre Stalingrado. La débil resistencia encontrada hasta aquel momento impulsó a von Paulus a emplear sus divisiones apenas llegadas al campo de batalla, en vez de concederles un poco de descanso; y de ello resultó que los refuerzos alemanes y los soviéticos se lanzaron a la acción casi al mismo tiempo. Los rusos comenzaron el combate con una ligera superioridad numérica, puesto que al Ejército 62, ya desgastado (en aquel momento al mando del general Lopatin), se le había ordenado detenerse y trabar combate en el Chir; pero von Paulus tenía una neta superioridad en unidades acorazadas, apoyadas por siete divisiones de infantería. Se produjo una larga y desordenada acción, durante la cual los rusos fueron gradualmente rechazados del arco del Don.

Pero el Ejército 6 alemán fue manejado con tal impericia que ya no tuvo fuerza suficiente para atravesar el río sin ayuda. Ni siquiera logró rechazar a los rusos del arco del río en Kliétskaia, lo cual tendría consecuencias verdaderamente catastróficas en noviembre. En aquel período, von Paulus no contaba con la fuerza necesaria para destruir a la infantería soviética en cada pequeño recodo del río, y en consecuencia pronto se olvidaron estas pequeñas cabezas de puente por la más importante batalla de Stalingrado. Cuando la zona dejó de ser un sector activo del frente, quedó guarnecida por tropas rumanas, que tampoco se preocuparon de las cabezas de puente, sino que permanecieron a la defensiva mientras duró su permanencia en primera línea. La ines-



Un oficial alemán interroga a un piloto soviético, vigilado por un miembro de la «Feldgendarmerie», sobre los movimientos de las fuerzas rusas. (Sado Opera Mundi)

perada resistencia de los rusos en el pequeño arco del Don convenció a von Paulus de que el Ejército 6 no tenía ninguna posibilidad de atravesar el río por sí mismo, y en la primera semana de agosto se produjo un período muerto, mientras la *Panzerarmee* de Hoth se abría camino hacia el Sur. En el transcurso de dicho período el equilibrio de las fuerzas comenzó a romperse en perjuicio de los rusos, ya que el nuevo Ejército 64 estaba extendiendo su flanco izquierdo cada vez más lejos, hacia el Oeste, mientras se aproximaba Hoth. El 10 de agosto, la mayor parte del Ejército 6 de von Paulus estaba en posición, con el frente al Este, y toda la artillería del Ejército y la divisionaria emplazada en la orilla derecha del Don. Factor todavía más significativo –y que indicaba cómo Stalingrado estaba absorbiendo toda la potencia ofensiva de la *Wehrmacht*– era que el VIII *Fliegerkorps* de Richthofen, que había cubierto el avance de Kleist en el Cáucaso, fue trasladado al aeródromo de Morózovsk para apoyar el inminente ataque.

Transcurrió aún otra semana, mientras Hoth intentaba abrirse un paso al norte del río Aksai; y poco después, el 19 de agosto, comenzó el primer intento serio por parte alemana de conquistar Stalingrado.

Como general más antiguo, von Paulus ostentaba el mando supremo de las operaciones, teniendo a Hoth como subordinado, y había estudiado un plan convencional para lanzar un ataque concéntrico con las unidades acorazadas en las alas.

El frente ruso se extendía a lo largo de unos 130 km; pero, a causa de su forma convexa (partiendo de Kachálinskaia, en la orilla oriental del Don, se doblaba hacia el Volga a lo largo del curso del río Miskova), medía en realidad unos 80 km. Lo defendían dos Ejércitos, el 62 y el 64, con un total de 11 divisiones de infantería (muchas de las cuales con efectivos reducidos) y lo que quedaba de varias brigadas motorizadas y otras unidades supervivientes de las batallas anteriores. Paulus tenía nueve divisiones de infantería en el centro, dos *Panzerdivisionen* y dos divisiones motorizadas en el ala septentrional y otras tres *Panzerdivisionen* y dos divisiones motorizadas en el ala meridional.

Al principio el ataque no progresó. Particularmente Hoth tuvo dificultades para penetrar entre las posiciones del Ejército 64 ruso, entre Abganerovo y los lagos de Sarpa, y los veteranos de los combates de 1941 advirtieron:

«Los carros alemanes no iban al ataque sin el apoyo de la infantería y de la Aviación. Operaban con lentitud, demasiado cautelosamente y sin decisión. La infantería alemana era potente en el fuego de armas automáticas, pero... tampoco operaba con movimientos rápidos o ataques decisivos en el campo de batalla.

»Mientras avanzaban no ahorraban proyectiles, pero a menudo disparaban al aire. Sus posiciones avanzadas, sobre todo de noche, eran fácilmente visibles, ya que las descubría el fuego de las ametralladoras, las frecuentes ráfagas de proyectiles trazadores y las bengalas de color. Casi se tenía la impresión de que tenían miedo de la oscuridad o que se aburrían sin el crepitar de las ametralladoras o la estela luminosa de los proyectiles trazadores».

No obstante, lo cierto es que los alemanes combatieron muy bien después, y quizá la cautela inicial tuviese su origen en la natural repugnancia de los soldados a exponerse sin necesidad en los últimos momentos, cuando creen que la guerra está a punto de acabar.

Por los diarios y las cartas que se conservan de aquel entonces, resulta evidente que era general esta convicción:

«El jefe de la compañía dice que las tropas rusas están completamente derrotadas y que ya no pueden resistir más. Llegar al Volga y tomar Stalingrado no será difícil para nosotros. El "Führer" sabe dónde está el punto débil de los rusos. La victoria no está lejos (29 de julio)».

«Nuestra compañía está avanzando. Hoy he escrito a Elsa "nos volveremos a ver pronto". Creemos que el fin, la victoria, está próximo (7 agosto)».

Stalingrado al alcance de las armas

El día 22 de agosto, el XIV *Panzerkorps* de Wietersheim logró abrir una pequeña brecha en el despliegue ruso, en Vertiaci, y avanzó combatiendo hacia los suburbios septentrionales de Stalingrado, alcanzando la abrupta orilla del Volga al anochecer del 23. Entonces, tanto a von Paulus como a su superior Weichs, les pareció que Stalingrado estaba ya en su poder. Efectivamente, con Wietersheim situado en el Volga y con el puente ferroviario de Rinok al alcance del fuego de los morteros, las dificultades para abastecer a la guarnición rusa, y más aún para reforzarla, les parecieron insuperables.

Durante el día, el Cuerpo de Ejército LI, de Seydlitz, siguió a Wietersheim por la brecha y pareció que todo el Ejército 62 podía quedar rodeado desde el Norte.

Aquella noche se llamó a la *Luftwaffe* para que diera el golpe de gracia.

Por el número de aviones empleados, así como por la cantidad de bombas lanzadas, el bombardeo efectuado la noche del 23 al 24 de agosto fue el ataque más intenso llevado a cabo por la *Luftwaffe* desde el 22 de junio de 1941. Se empleó todo el Cuerpo aéreo de Richthofen, junto con todos los grupos disponibles de *Ju-52* y de bombarderos de gran radio. Muchos de los pilotos de las unidades de Richthofen realizaron incluso tres misiones, y más de la mitad de las bombas lanzadas eran incendiarias. El efecto fue espectacular. Casi todos los edificios de madera, comprendidos los barrios habitados por los obreros en la periferia, quedaron destruidos por el fuego, y las llamas se veían a algunos kilómetros de distancia.

Fue un *raid* terrorífico, realizado con la intención de causar el mayor número posible de víctimas, inutilizar los servicios, sembrar el pánico y el desorden y crear una barrera de fuego sobre la dirección del Ejército que se estaba retirando, como había ocurrido en Varsovia, Rotterdam, Belgrado y Kiev.

Con notable satisfacción, Wilhelm Hoffmann, del Regimiento 267, de la División 94, anotó: «Arde toda la ciudad; por orden del *Führer*, nuestra *Luftwaffe* la ha incendiado. Esto es lo que se necesita para destrozar la resistencia rusa».

Pero ya el 24 de agosto, y en el transcurso de los días que siguieron, se vio, con amarga claridad, que los rusos estaban decididos a combatir ante Stalingrado y, si era necesario, dentro del mismo Stalingrado. Wietersheim consiguió mantener abierto su corredor hacia el Volga, pero no tuvo éxito en su intento de ampliarlo hacia el Sur. Sólo el peso de las armas había permitido a Hoth rechazar al Ejército 64 hacia Tundutovo; pero el frente se había mantenido y las esperanzas de un hundimiento normal, llevado a cabo por unidades acorazadas, no se habían convertido en realidad.

Este era el segundo e importante intento alemán realizado en un mes, y a su luz podemos ver el resultado –imprevisto por ambas partes– de la extraña fuerza de atracción que Stalingrado ejercería en los dos contendientes. El 25 de agosto, el Comité regional del Partido proclamó el estado de sitio:

«¡Compañeros y ciudadanos de Stalingrado! No consentiremos jamás que la ciudad que nos ha visto nacer sea presa del invasor alemán. Cada uno de nosotros debe obligarse a defender nuestra amada ciudad, nuestras casas y nuestras familias. Levantemos barricadas en cada calle; transformemos cada distrito, cada manzana y cada edificio en una fortaleza inexpugnable».

En el ínterin, Kleist realizaba correrías al pie del Cáucaso, más de 300 km al Sur. Sus problemas de abastecimiento se habían visto facilitados por la limpieza de la península de Crimea –operación que concluyó a mediados de julio– y tanto el Ejército Acorazado 1 como el Ejército 6 habían dirigido sus convoyes logísticos a través de la península de Kerch, hacia el Kubán. Ya en la tercera semana de agosto Piatigorsk había caído y la bandera alemana ondeaba en la cúspide del monte Elbrús, la cima más alta del Cáucaso.

En aquel momento, la resistencia rusa en el sector más meridional estaba gravemente afectada por la carencia de armas pesadas y de carros. Donde quiera que Kleist emplease sus unidades acorazadas, la infantería y la caballería soviéticas se veían forzadas al repliegue. Pero las exigencias de la batalla de Stalingrado empezaban a dejar sentir la falta de material de repuesto. Sus vehículos, que llevaron a cabo la larga marcha a través de Rostov y muchos de los cuales se habían revisado muy superficialmente tras los rigores de la campaña de 1941, eran bastante ineficaces. Además, a causa de sus originales y especiosas instrucciones verbales, Kleist debería conseguir dos, o quizá tres, importantes objetivos estratégicos. Estaba tratando de llegar hasta el Caspio y destruir las instalaciones petrolíferas rusas de Bakú; tenía asimismo la intención de ocupar Tiflis, la capital del Cáucaso, e incluso de lanzar una columna hacia la costa del mar Negro, en Batum, para aislar a la Escuadra de dicho mar.

Y, como suele suceder, la reacción y el reforzamiento de la resistencia soviética en aquel sector pareció coincidir con los primeros fallos del material de Kleist y con su inmediata necesidad de refuerzos.

Efectivamente, las reservas del Ejército alemán apenas bastaban para sostener esta operación en tres direcciones divergentes, aunque se tratara de la principal ofensiva del verano. Pero, en la práctica, todas las miradas se dirigían a Stalingrado. El mismo día que los rusos declararon el estado de asedio, el *Führer* y su Estado Mayor se habían trasladado de Rastenburg a Vinnitza, donde permanecería el puesto de mando durante el resto del año 1942.

A Weichs se le ordenó que lanzase otro ataque y «limpiase toda la orilla derecha del Volga» apenas estuvieran dispuestas las fuerzas de von Paulus; y el 12 de septiembre, el día anterior al ataque «final», los dos generales fueron convocados al nuevo puesto de mando, donde Hitler les repitió que «...la cuestión vital era reunir todos los hombres más eficaces y conquistar lo más rápidamente posible Stalingrado y las orillas del Volga». Hitler dijo también que no era necesario preocuparse de la orilla izquierda del Don, puesto que la llegada de las fuerzas de los países satélites (que debían protegerla) era ya inminente.

Von Paulus afirma en su diario: «Tanto el general Weichs como yo llamamos la atención sobre el extenso e inadecuadamente protegido frente del Don y sobre los peligros inherentes a tal situación».

Mas esta afirmación se toma a beneficio de inventario, ya que no la confirman las demás personas que estuvieron presentes en la citada conferencia del 12 de septiembre. Además, «los peligros inherentes» eran imaginarios en aquel momento, en que los alemanes contaban todavía con algunas reservas intactas y las *Panzerdivisionen* no habían sido aniquiladas en los combates en las calles.

Por otra parte, se le habían asignado tres divisiones de infantería (dos de ellas procedentes del disuelto Ejército 11 de Manstein), que llegarían al sector del Ejército 6 en el transcurso de los cinco días siguientes.

Casi en el mismo momento en que Hitler se trasladaba a Vinnitza, los rusos (aunque no tenían conocimiento de ello) se dieron cuenta de que el centro de gravedad se había trasladado irrevocablemente hacia el Sur y que la guerra se decidiría en Stalingrado. A Timoshenko se le separó del mando y se le transfirió al frente noroccidental, y a Stalingrado se envió al mismo grupo que había elaborado el victorioso plan de batalla para la contraofensiva de Moscú: Voronov, el especialista en artillería; Novikov, comandante de la Aviación rusa, y Zukov, el único comandante del Ejército soviético que jamás había sido derrotado.

Arriba: sirvientes de ametralladoras alemanes avanzando cautelosamente por los campos de maíz del Cáucaso, en agosto de 1942. Abajo: después de atravesar el Don, las fuerzas acorazadas alemanas aceleraron su avance y llegaron a Armavir el 7 de agosto y el día 9 a Maikop, en la región del Cáucaso. *(History of the Second World War)*



V. S. Lupatch, capitán de navío

EL PRIMER INTENTO DEL EJÉRCITO RUSO PARA LIBERAR LENINGRADO



Un soldado alemán observa un carro de combate ruso destruido durante la ofensiva soviética de agosto de 1942. Aunque los alemanes lograron rechazar los ataques soviéticos para liberar Leningrado, desde entonces ya no estuvieron en condiciones de reemprender la ofensiva contra la ciudad ni de trasladar sus fuerzas a otro sector del frente oriental. *(Archivo Rizzoli)*

El hambre y el miedo no habían conseguido vencer a la resistencia de Leningrado, y desde comienzos del verano de 1942 la "Wehrmacht" tuvo que reconocer que tan sólo una acción militar directa permitiría conquistar la ciudad y dejar libres las fuerzas que la asediaban para ser empleadas en el frente meridional. Pero al ataque alemán se le anticipó una potente ofensiva rusa, cuyo objetivo era romper el asedio; y si bien esta acción, llamada Operación "Siniavino", fue neutralizada después de duros combates, logró mantener empeñadas numerosas fuerzas alemanas que se necesitaban con gran urgencia en otros sectores. Este artículo es el testimonio del capitán de navío V. S. Lupatch, sobre el fallido intento de liberar Leningrado.

Hitler había expresado que la zona noroccidental era uno de los sectores claves del frente ruso-alemán. A este respecto, en su plan «Barbarroja» estableció inequívocamente: «No se tomarán en consideración ulteriores ofensivas encaminadas a la conquista de Moscú hasta después de la ocupación de Leningrado y de Kronstadt». Pero el citado plan había fracasado: las fuerzas alemanas fueron detenidas, agotadas tras las duras batallas reñidas en las proximidades de Leningrado, y las tropas perdieron parte de su capacidad ofensiva en cuanto llegaron al Nevá; por lo tanto, la *Wehrmacht* se vio obligada a contentarse con asediar la ciudad «cuna de la revolución bolchevique».

En diciembre de 1941, el irritado *Führer* había destituido al *Feldmariscal* von Leeb, el católico «que se había vuelto loco», apartándolo del mando del Grupo de Ejércitos Norte y sustituyéndolo por el teniente general Küchler. Hitler ordenó entonces que se eliminase Leningrado para siempre. Y así lo decía una orden secreta suya: «El *Führer* ordena que se borre a Petersburgo de la faz de la tierra. Después de la derrota de la Rusia soviética, no habrá motivo alguno para que esta vasta y poblada ciudad continúe existiendo... Se propone descargar sobre la urbe un incesante fuego de artillería de todos los calibres y destruirla completamente con bombardeos aéreos. En el caso de que la ciudad pida la rendición, se rechazará tal propuesta».

En el primer trimestre de 1942, Leningrado se vio sometida a bombardeos por parte de la artillería enemiga durante 67 días, en el segundo durante 78 días, en el tercero durante 58 y en el cuarto durante 51.

Los proyectiles y las bombas destruyeron viviendas, fábricas, hospitales, asilos, escuelas. Las casas se convirtieron en la tumba de millares de ciudadanos. La población entera, debilitada por el hambre y el duro trabajo a que se veía sometida, sufrió también muchísimo a causa del frío. La gente moría en sus puestos de trabajo, en las fábricas, en las oficinas, o sirviendo en los puestos de defensa antiaérea. De los dos millones y medio de personas que permanecieron en la ciudad durante el asedio, 800.000 murieron de hambre y de agotamiento; pero Leningrado demostró ser una fortaleza inexpugnable.

El Gobierno soviético tomó enérgicas medidas para distribuir los abastecimientos a la ciudad y para evacuar a una parte de sus habitantes (viejos de ambos sexos, niños, enfermos, obreros especializados y científicos, oficiales y soldados heridos) y las instalaciones de las industrias de importancia vital. Para hacerlo, el único camino que permanecía aún abierto era la ruta que conducía a la parte meridional del lago Ladoga, hacia las bahías de Schlüsselburg y Vóljov. Se organizó asimismo un puente aéreo; pero esta nueva medida tampoco podía resolver por completo el problema.

Yo era entonces un oficial de la flotilla del Ladoga, y recuerdo todavía la gran extensión del lago, el mayor



En agosto de 1942 la línea del frente de Leningrado se extendía desde el golfo de Finlandia hasta el lago Ladoga. La ciudad de Leningrado estaba asediada desde hacía ya casi un año y, al contrario que Moscú, no había podido ser liberada en el transcurso de las batallas invernales. El 24 de agosto se llevó a cabo el primer intento de romper el cerco. Los frentes de Leningrado y de Vóljov concentraron entonces sus esfuerzos contra las líneas fortificadas alemanas en el sector de Lipki. Pero, tras los primeros éxitos, las fuerzas soviéticas fueron rechazadas y el día 26 tuvieron que retirarse.

1942

19 de agosto: los rusos conquistan algunas pequeñas cabezas de puente en la orilla izquierda del Nevá.

24 de agosto: comienza la Operación "Siniavino". Los rusos consiguen abrir una brecha de más de un kilómetro de profundidad en el sector Gontovaia-Lipki-Tortolovo.

30 de agosto: algunas unidades del frente de Vóljov alcanzan la periferia de Siniavino, pero son detenidas en este lugar.

3 de septiembre: los soviéticos lanzan un ataque contra el sector Annenskoie-Gorodik 1; pero después de escasos progresos son contenidos.

26 de septiembre: se reanuda el ataque: los rusos forman pequeñas cabezas de puente, pero no consiguen más progresos. El Mando del Soviet Supremo decide retirar sus fuerzas a la línea de partida y prepararse para lanzar nuevas ofensivas a fin de liberar Leningrado del asedio.

de Europa. En otoño lo agitan verdaderas tempestades, y las altas olas levantadas por los vientos del Norte se rompen en los bajíos de la bahía de Schlüsselburg. El viento y las agitadas aguas, rompiendo los cables de amarre y de remolque, esparcían barcos y barcazas por toda la superficie. En estas condiciones, la misión de la flotilla del Ladoga y de las líneas fluviales del Noroeste era mandar los valiosos cargamentos hacia la orilla occidental del lago, donde se estaban preparando rápidamente instalaciones portuarias.

Por aquel entonces, aun cuando la llegada del invierno significaba un aumento de las penalidades, sobre todo de la población civil, el Ejército ruso había pasado a la ofensiva. A fines de diciembre los alemanes se vieron obligados a retroceder hasta la línea de partida, desde la que habían atacado Tijvin. Y a pesar de la llegada de ulteriores refuerzos germanos, los ataques soviéticos hicieron retroceder de nuevo a las tropas del Reich hasta la línea Nazija-Kirisi, e incluso más allá, por el río Vóljov hasta Nóvgorod.

Las ofensivas soviéticas de aquel invierno pusieron a dura prueba la resistencia de la *Wehrmacht*, la cual, no obstante, se mantuvo firme. El Alto Mando alemán no se arredró ante las elevadas pérdidas sufridas durante los combates de Demiansk, Stáraia Russa y Liuban. Es más, decidió reforzar el Grupo de Ejércitos Norte y tomar Leningrado a toda costa. Pensaba utilizar para ello las fuerzas que no estaban empeñadas en la ofensiva principal, en el flanco meridional del frente ruso-alemán. Con este fin, el OKH empezó a trasladar el Ejército 9 (excepto un Cuerpo de Ejército) del sector de Crimea al de Leningrado. Y cuando los rusos iniciaron, en agosto de 1942, la Operación «Siniavino» se trasladó también de Noruega a este sector una división alemana de fusileros de montaña.

La Operación «Siniavino» desempeñó un papel de primera importancia entre las batallas y contrabatallas que se libraron en las zonas de acceso a Leningrado. El Alto Mando soviético tenía el propósito de lanzar dos ataques convergentes de las fuerzas de los frentes de Leningrado y de Vóljov, apoyados por la Escuadra del Báltico y por la flotilla del lago Ladoga.

La finalidad de esta operación era destruir las fuerzas enemigas situadas en Schlüsselburg y Mga, y luego romper el cerco por tierra. Al mismo tiempo, el Mando Supremo ruso comprendió que un ataque lanzado desde dos frentes conseguiría mantener ocupadas a grandes concentraciones de fuerzas alemanas. Este plan tenía su razón obvia: evitar que el Alto Mando alemán desplazase hombres y medios desde el Báltico al sector meridional, es decir, al frente de Stalingrado, la zona de las batallas decisivas que se trabaron en el transcurso del verano y del otoño de 1942.

En la Operación «Siniavino» la misión del frente de Leningrado era la siguiente: el Ejército 55 lanzaría un ataque en dirección a Tosno y la *Task Force* Nevá en dirección a Siniavino. Al mismo tiempo, las otras unidades del frente deberían atacar en dirección a Uritzk, a fin de mantener ocupadas a las fuerzas enemigas.

Al amanecer del día 19 de agosto de 1942, bajo las órdenes del general L. A. Govorov, comandante en jefe del frente de Leningrado, las ligeras embarcaciones de motor de la Escuadra del Báltico se dirigieron hacia la orilla izquierda del río Nevá, y allí, protegidas por una densa cortina de humo y apoyadas por la artillería pesada, desembarcaron la *Task Force* Nevá cerca del distrito de Ivanóvskoie. Estas fuerzas constituyeron pequeñas cabezas de puente, pero sin embargo no consiguieron avanzar mucho.

El frente de Vóljov, cuyas fuerzas tenían que enlazar con las del frente de Leningrado en la zona de Siniavino, tenía una misión muy difícil: hundir las posiciones de las Divisiones alemanas 227 y 223, en el sector de Lipki, formadas por tres líneas de fortificaciones:

- primera línea: Lipko-Rabotki Poselok 8-Voronovo-Lodva-lado occidental de los pantanos de Malukski Moch;
- segunda línea: Rabotki Poselok 1-Siniavino-distrito estón 1-Karbusel;
- tercera línea: Mustolovo-Maluska, y desde allí hasta Tarischino, siguiendo el río Nevá.

Los alemanes habían transformado todas las zonas habitadas en reductos y centros de resistencia, enlazados por el fuego y por trincheras de comunicación. Todas estas defensas alemanas se habían hecho aún más eficientes aprovechando los obstáculos naturales.

El general K. A. Meretzkov, comandante en jefe del frente de Vóljov, decidió lanzar un ataque en un estrecho frente, al norte de Gontavaia, Lipki y Voronovo. Después se dirigiría hacia el río Mga, para enlazar con las fuerzas del general Govorov y con las del frente de Leningrado, a fin de intentar destruir, como ya se ha dicho, las tropas alemanas entre el Mga y Siniavino. Mientras tanto, ordenó a las otras unidades del frente de Vóljov que atacasen en dirección a Sapki y Tosno, para impedir así que los alemanes efectuaran un desplazamiento de fuerzas hacia esta zona, en dirección al ataque principal.

Para poder atacar hacia el río Mga en un frente de 14 km de longitud, el general Meretzkov dispuso sus fuerzas en un despliegue escalonado en profundidad. En la retaguardia mantuvo cinco divisiones de fusileros y una brigada.

El tiempo limitado con que se contaba y las malas condiciones en las que se hallaban las carreteras, crearon enormes dificultades para la concentración de las fuerzas. En total se tenían que transportar, por barco y desde otros sectores del frente hasta la zona de las operaciones, 13 divisiones de fusileros, 8 brigadas de fusileros y 6 brigadas acorazadas, 20 regimientos de artillería y otras unidades menores. Pero de ellas, 5 divisiones de fusileros, 4 brigadas acorazadas y muchas unidades especializadas no consiguieron llegar a tiempo para el comienzo de la ofensiva. No obstante, aun sin estas unidades, el frente de Vóljov había conseguido crear una considerable concentración de fuerzas en dirección al ataque principal, concentrando sobre cada kilómetro de frente 5 batallones de fusileros, unas 100 piezas de artillería y morteros y 9 carros de combate.

El día 24 de agosto, las unidades avanzadas atacaron las fortificaciones alemanas, tras un prolongado bombardeo de artillería. Al finalizar el primer día, los ataques soviéticos habían abierto una brecha de más de un kilómetro de profundidad en el sector Gontovaia-Lipki-Tortolovo; cercaron Poreche y era probable que se produjera un ulterior avance. Los continuos contraataques de carros de combate alemanes y las incesantes incursiones aéreas resultaron inútiles. El 30 de agosto, las unidades del frente de Vóljov llegaron a los alrededores de Siniavino; pero sus intentos de ensanchar la brecha no tuvieron éxito, pues el Mando alemán concentró nuevos refuerzos en Rabotki Poselok 8, en Miskino y en Porece, logrando con ello que sus fuerzas siguieran resistiendo.

Al día siguiente las tropas soviéticas bloquearon estos reductos. Se desarrollaron entonces violentas batallas para apoderarse de Siniavino y de las zonas defendidas de los alrededores; los soldados rusos se lanzaban dentro de las trincheras alemanas, de los refugios, de las posiciones de artillería y entablaban duras luchas cuerpo a cuerpo: por ambas partes las pérdidas empezaban a ser graves. En el intento de restablecer la situación, Küchler desplazó a su sector, desde Nóvgorod, las Divisiones de infantería 170 y 24, la División de infantería Ligera 28 del Ejército 11, el 5º Regimiento de fusileros de montaña y la División de infantería 121, así como la 12ª *Panzerdivision* desde la zona de Leningrado.

Mientras las divisiones del frente de Vóljov estaban empeñadas en violentas batallas cerca de Siniavino, la *Task Force* Nevá y algunos destacamentos de la Escuadra del Báltico mantenían las pequeñas cabezas de puente en la orilla izquierda del río Nevá, cerca de Ivanóvskoie. Sin embargo, no consiguieron penetrar en las posiciones alemanas, por lo que el mando de Leningrado decidió forzar el Nevá, cerca de Moskóvskaia Dubrovka, y atacar desde allí hacia Siniavino, con la intención de enlazar con el frente de Vóljov.

El día 3 de septiembre se lanzó el ataque en el sector Annenskoie-Gorodok 1. Las divisiones soviéticas abrieron una brecha en las posiciones alemanas; pero, por desgracia, no supieron aprovechar su éxito, lo que en realidad constituía un fracaso. Después de ello, el mando del frente de Leningrado concentró, en el área de Moskóvskaia Dubrovka, una considerable cantidad de artillería (97 cañones de más de 122 mm y 157 piezas de menor calibre). El ataque se repitió el 26 de septiembre. Y esta vez las unidades navales y de tierra se aseguraron la posesión de pequeñas cabezas de puente en Moskóvskaia Dubrovka y en Arbuzovo. Las ocuparon dos divisiones y una brigada, con 28 cañones, 281 morteros y 12 carros de combate.

Mientras tanto, en Siniavino los combates no habían cesado ni un instante. Cuando las fuerzas soviéticas se enfrentaron, entre el 30 de agosto y el 1 de septiembre, con divisiones alemanas de refresco, el general Meretzkov hizo entrar en combate a su segundo escalón; pero a pesar de este refuerzo no consiguió progreso alguno.

No obstante, en la segunda mitad de septiembre, Küchler se vio obligado a trasladar a Siniavino otras tres divisiones de infantería.

Se entablaron entonces violentos combates en los flancos de la brecha; pero los alemanes fracasaron en sus intentos de rechazar a las fuerzas soviéticas. Sin embargo, se hacía evidente que librar nuevas batallas por Siniavino no tendría ningún resultado favorable para los rusos, por lo que el Mando Supremo soviético consideró conveniente retirar las fuerzas de los frentes de Leningrado y de Vóljov hasta sus líneas de partida a fin de preparar ulteriores operaciones destinadas a romper el asedio.

La Operación «Siniavino» no consiguió liberar Leningrado del asedio; pero tampoco había sido una acción inútil. En efecto, después de haber perdido unos 60.000 hombres, entre oficiales y soldados muertos, heridos y prisioneros; 200 carros de combate, 200 piezas de artillería, 400 morteros, 730 ametralladoras y 260 aviones, el Grupo de Ejércitos Norte no podía ya reemprender su ofensiva contra Leningrado, ni estaría tampoco en condiciones de trasladar sus fuerzas a otro sector del frente oriental.

Los alemanes tuvieron que hacer frente a aquella inevitable represalia. Se estaba aproximando ya el cambio decisivo en la marcha de la guerra, y todos se daban cuenta de ello, cada vez con más claridad.

V. S. LUPATCH, CAPITÁN DE NAVÍO



Oficial de la Marina soviética y experto en historia, trabaja en la Oficina histórica del Ejército. Combatió durante la segunda Guerra Mundial y es autor de *La Marina soviética* y de *I.F.Kruzenstern y Y.Z.Lisjanski*, así como de otros muchos ensayos sobre la historia de la Marina soviética, incluyendo *Gran victoria del pueblo soviético* y *Proezas de los hombres de Gangut*.

STALINGRADO: EL ATAQUE

Alan Clark

La tenaz defensa que los rusos opusieron en Stalingrado desconcertó a los alemanes, quienes, forzados a una dura lucha cuerpo a cuerpo, consideraron esta batalla como "de desgaste", de la que el Ejército ruso saldría ya sin energías. Pero la *Wehrmacht* no se había dado cuenta de la realidad táctica y estratégica, y por ello pronto se vio agotada y obligada a emplear todas sus reservas, mientras los rusos reorganizaban sus fuerzas empleando en la batalla tan sólo los efectivos suficientes para impedir el avance alemán.

Stalingrado, septiembre-octubre 1942



(Archivo Rizzoli)

La campaña en el frente oriental parece resumir todas las experiencias militares del pasado: la violencia de las cargas de caballería se diferencian muy poco de las medievales, en tanto que la miseria y las privaciones provocadas por los incesantes bombardeos recuerdan los tiempos de la primera Guerra Mundial. El frente ruso presentó una doble característica: la guerra en campo abierto y de movimientos se alternaba con períodos de violentos combates cuerpo a cuerpo, que







recordaban los librados en el desierto occidental o los que se desarrollaron en las galerías de las fortificaciones de Verdún, en la primera Guerra Mundial.

La terrible batalla de Stalingrado tenía su más próximo parangón en los horrores que la «máquina de picar carne» de Falkenhayn había provocado en Verdún. Sin embargo, hubo algunas diferencias significativas: en Verdún raramente se encontraban los enemigos frente a frente, porque los mataban a distancia los explosivos o eran abatidos por el fuego de las ametralladoras; en cambio, en Stalingrado, cada batalla se resolvía en una lucha cuerpo a cuerpo. Los soldados podían hablarse e insultarse con sus enemigos al otro lado de la calle; a menudo oían su respiración en la habitación vecina de una casa mientras recargaban las armas; en los cuerpo a cuerpo, entre el humo y los escombros, se recurría a los cuchillos, a las hachas y hasta a barras de goma o de hierro.

Y había también otra diferencia: fracasado el intento de conquistar la ciudad por asalto, los alemanes se fueron convenciendo de la semejanza de aquella batalla con la de Verdún, y se propusieron agotar al Ejército ruso, numéricamente superior, teniéndolo constantemente empeñado en una batalla de desgaste. Pero, en realidad, la analogía era totalmente errónea, pues los soviéticos no emplearon nunca (por lo menos hasta el comienzo de la contraofensiva de noviembre) un número de fuerzas igual al de las alemanas. Los comandantes del Ejército ruso ya se hubieran dado por satisfechos si hubieran podido disponer de refuerzos, en particular durante el mes de septiembre; pero esto era del todo imposible a causa de la escasa capacidad de los transbordadores del Volga.

Al principio, los alemanes, cuando todavía estaban en los alrededores de la ciudad, lograron sacar ventaja de la superioridad de sus medios acorazados y aéreos. Los edificios, todos de madera, habían sido totalmente destruidos por la incursión aérea del 23 de agosto. De este modo, los combates se desarrollaban en un gigantesco bosque petrificado de chimeneas ennegrecidas, donde los defensores no tenían prácticamente cobertura; pero a medida que se adentraban en la ciudad se encontraron cada vez más en mayor desventaja.

Todos los planes bélicos dependían del destino de los transbordadores del Volga, cordón umbilical de los defensores. La ligera curva del río y las numerosas isletas que existen entre Rinok y Krásnaia Sloboda hacían muy difícil batir de enfilada todos los convoyes, incluso después de haberse emplazado cañones en la orilla derecha, y absolutamente imposible batirlos de noche, que era cuando se llevaban a cabo la mayor parte de los transportes. Los alemanes no comprendieron de momento esta situación y, en lugar de atacar con todas sus fuerzas la posición rusa en las extremidades y abrirse paso por la orilla del río (táctica que si hubiera tenido éxito habría dejado a la guarnición rusa aislada en medio de las ruinas), dedicaron sus esfuerzos a diversos puntos de la ciudad, adoptando el discutible método de abrir brecha en los bloques de casas uno tras otro. Cada una de las tres principales «ofensivas» desencadenadas durante el asedio pretendían abrirse un paso a través de la estrecha franja de tierra en posesión de los rusos y alcanzar el Volga en el mayor número posible de puntos. De este modo, aunque hubieran triunfado en su intento, los atacantes se habrían encontrado rodeados por posiciones enemigas, en tanto que los corredores de acceso serían demasiado estrechos para que las tropas situadas en su punto extremo fuesen de alguna utilidad.

Arriba, a la izquierda: grupos de asalto alemanes abriéndose paso entre los restos de una casa destruida. Después de incesantes combates, Stalingrado aparecía completamente arrasada; pero los rusos no daban señales de ceder. Abajo, a la izquierda: grupos de asalto alemán reorganizándose antes de avanzar a través de las ruinas de Stalingrado. La batalla que comenzó el 4 de octubre fue la más encarnizada de las que se desarrollaron entre las ruinas de la ciudad. Sobre estas líneas: el comandante del Ejército 6 alemán, general von Paulus, sigue las fases de un bombardeo en el frente de Stalingrado desde un observatorio de artillería. A la derecha: soldados alemanes de ametralladoras avanzan mientras atacan las fábricas de tractores de Stalingrado, protegidos por otros grupos apostados en una estrecha y rudimentaria trinchera, en la que también se halla el puesto de mando de la unidad. (Sado-Opera Mundi) - (Ullstein)

Si la *Luftwaffe* se hubiera empleado constantemente en una acción de interdicción (en el sentido que se da a la palabra en Occidente), se habrían podido destruir los transbordadores del Volga; y, por otra parte, si Richthofen hubiera recibido órdenes más sensatas, seguramente habría conseguido resultados más positivos sobre las baterías rusas de 76 mm, que, situadas en la orilla oriental, impedían al Ejército 6 aproximarse demasiado a ella. Es un hecho probado que, mientras los rusos demostraron gran habilidad y agilidad al adaptar la táctica a sus necesidades y a los distintos momentos de la batalla, von Paulus se equivocó desde el comienzo.

Cuando von Paulus volvió al puesto de mando, después de su conversación con Hitler el 12 de septiembre, ya era inminente la hora X para la tercera ofensiva. Esta vez el Ejército 6 desplegaba 11 divisiones, tres de las cuales eran *Panzer*. Los



rusos disponían únicamente de tres divisiones de infantería, algunas unidades de otras cuatro y dos brigadas de carros. Esta drástica reducción de fuerzas era el resultado del éxito logrado por Hoth en la última ofensiva para abrirse camino hasta el Volga, en Kuporosnoie, suburbio de Stalingrado, con lo que logró separar al Ejército 62 del 64. Cinco días antes, el 4 de septiembre, los carros de combate de Hoth habían destrozado, por primera vez, el Ejército 64, alcanzando el Volga en Krasnoarmeisk, y entonces el grueso del Ejército soviético, que durante seis semanas había estado empeñado en continuos combates contra el mejor *Panzergruppe* de todo el Ejército alemán, se encontró bloqueado en una franja de 20 km a lo largo de la vía del ferrocarril Stalingrado-Rostov.

Al día siguiente de la conquista de Kuporosnoie, llevada a cabo por la 14ª *Panzerdivision*, se confió a Ciuikov el mando del Ejército 62, que había quedado aislado. La misma noche salió de Beketovka, atravesando el río y, tras un viaje de pesadilla en *jeep*, a lo largo de la orilla izquierda del río para acudir al mando del «frente» en Yami y dar cuenta de la situación a Krusciov y Eremenko, por la madrugada tomó al transbordador en Krásnaia Sloboda y volvió a la ciudad en llamas.

Desde hacía veinticuatro horas, Stalingrado estaba sometida a un bombardeo ininterrumpido; toda la artillería del Ejército 6 abría camino al asalto concéntrico de von Paulus. Mientras la embarcación se aproximaba al muelle, bajo una lluvia de esquirlas y de *shrapnel*, que caían en las oscuras aguas, se podía advertir en el aire el calor producido por las llamas.

Von Paulus había concentrado dos «fuerzas de asalto» en su intento de converger hacia la parte meridional de la ciudad y hacer que ambas enlazasen cerca del llamado «muelle central», situado frente a Krásnaia Sloboda. Tres divisiones de infantería, la 71, la 76 y la 295, debían avanzar desde la estación ferroviaria de Gumrak, ocupando el hospital principal hasta Mamaiev Kurgan. Un contingente aún más fuerte, constituido por otra división de infantería, la 94, y la 29 motorizada, atacaría la zona nororiental del suburbio minero de Elsanka, contando con el apoyo de las 14ª y 24ª *Panzerdivisionen*.

Ciuikov sólo disponía de 40 carros de combate, muchos de los cuales, sin embargo, al no estar ya en condiciones de moverse, habían sido enterrados y adaptados como posiciones de fuego acorazadas. Además contaba con una pequeña reserva de 19 carros *KV*, que aún no se habían utilizado; pero, en cambio, no podía disponer de ninguna reserva de infantería, puesto que se hallaban en la línea de fuego todos los hombres en condiciones de sostener un fusil. El antecesor de Ciuikov, el general Lopatin, se había declarado convencido de la «imposibilidad e inutilidad de defender la ciudad» y había «comunicado seguramente el desánimo suyo», escribía Ciuikov, «a sus subordinados... ¡con el pretexto de enfermedad, tres de mis colaboradores (para la artillería, los carros de combate y los ingenieros) se habían hecho trasladar a la otra orilla del Volga!»

El problema de la defensa presentaba cuatro aspectos: en primer lugar, era esencial mantener los flancos del despliegue firmemente seguros en la orilla. Cada metro de la abrupta orilla del Volga era vital para los rusos, que en ella habían excavado galerías para almacenes, enfermerías, depósitos de municiones y de carburante, e incluso refugios para los camiones que cargaban los lanzacohetes *Katiuska*. El flanco septentrional, por debajo de Rinok, era el más fuerte, ya que los grandes edificios de hormigón de la fábrica de tractores y de los establecimientos de Barrikadi y Krasni Oktiabr eran casi indestructibles.

Por el contrario, en el extremo Sur, los edificios eran menos sólidos y el terreno era relativamente abierto, con montones de escombros y tramos de tierra quemada sobre la que se erguían varios silos. Además, por allí pasaba el camino más breve para alcanzar el muelle central (siguiendo el curso del Tsaritsa) y el centro vital del sitema defensivo de Stalingrado, o sea, el puesto de mando de Ciuikov, situado en un refugio conocido como «bunker de Tsaritsin», construido en la orilla del río.

Para Ciuikov, concentrar las fuerzas en el extremo del despliegue era peligroso, ya que su frente, orientado hacia el Oeste (desde Rinok a Kuporosnoie había una distancia de 25 km en línea recta y doble si se seguía la línea del frente), sería particularmente vulnerable a un ataque concentrado en un frente limitado, y más aún en el de Mamaiev Kurgan, una pequeña colina verdosa



El ataque «final» de von Paulus, desencadenado el 13 de septiembre de 1942, en un intento de eliminar Stalingrado como punto de apoyo de la resistencia soviética, se llevó a cabo siguiendo una estrategia equivocada. En lugar de intentar destruir las líneas de abastecimiento a través del Volga y aislar con ello a la guarnición, concentrando después el esfuerzo contra los flancos de la posición enemiga, von Paulus intentó avanzar a través del río en un frente muy amplio. En el curso de las tres fases principales de la batalla los defensores soviéticos se adaptaron rápidamente a las cambiantes tácticas alemanas, logrando mantener su posición en la orilla occidental, siempre con la ayuda de su potente artillería, emplazada en la orilla oriental. El último ataque de von Paulus, realizado el 4 de octubre contra la fábrica de tractores, la fábrica Barrikadi y la Krasni Oktiabr y que acabó después de tres semanas de duros combates, consiguió unos resultados de importancia muy relativa y al precio de grave desgaste de sus fuerzas.

FASE DE DETENCIÓN EN STALINGRADO: UNA BATALLA CUERPO A CUERPO

En Stalingrado cada combate se resolvía en forma de encuentros individuales. En el laberinto de las ruinas –que los continuos combates hacían cada vez más extensas– dominaban los fusiles automáticos y las granadas de mano. En estas páginas vemos los típicos combatientes de ambos bandos y las armas que utilizaban.



1 **MP-40** Subfusil automático con cargador de 32 cartuchos.

2 **WALTHER P-38** Pistola calibre 9 mm, con cargador de 8 cartuchos.

3 **KAR-98 D** Fusil calibre 7,9 mm, con cargador de 5 cartuchos.

4 Granada de mano

En Stalingrado los alemanes quedaron desconcertados ante una situación que escapaba a su experiencia militar adquirida, hasta entonces, y ante la cual reaccionaron de una manera muy típica en ellos, esto es, con la aplicación de la fuerza bruta en dosis cada vez mayores. Von Paulus recibió el refuerzo de fuerzas especializadas, que incluían batallones de policía militar e ingenieros, expertos en los combates en las calles y en trabajos de demolición. Pero los rusos, aunque inferiores en número, demostraron ser maestros en el combate calle por calle y casa por casa.



1 **M-1930**
Fusil calibre 7,62 mm, con cargador de 5 cartuchos.

2 **PPSH**
Fusil automático calibre 7,62 mm con cargador de 71 cartuchos.

3 **TOKAREV-TT**
Pistola calibre 7,62 mm, con cargador de 8 cartuchos.

4 Granada de mano.

Los rusos, en Stalingrado, perfeccionaron el empleo de los "grupos de asalto", que eran pequeños destacamentos dotados de diversos tipos de armas —ametralladoras pesadas y ligeras, especialistas de asalto con fusil automático y granaderos que solían llevar lanzagranadas contracarros— y que se apoyaban recíprocamente en el contraataque; además habían creado las llamadas "zonas de aniquilamiento", o sea, casas y plazas densamente minadas hacia cuyas vías de acceso, por ellos dominadas, canalizaban el avance de los alemanes, para batirlos con un intenso fuego y detenerlos.



Destacamento de infantería alemán espera, al amparo de una casa derrumbada, la entrada en acción de un «StuG-III» antes de atacar una posición soviética. (Sado-Opera Mundi)

situada en medio de una zona de parque que dominaba el centro de la ciudad: el enemigo podía conquistarla antes de que llegasen refuerzos.

Ciuikov había pedido con apremio estos refuerzos de infantería a Eremenko el 13 de septiembre, cuando von Paulus empezó su ataque, y le habían comunicado, durante la noche, que la División de infantería 13 de Guardias, unidad muy fuerte, al mando del general Rodimtzev (quien había vivido sus primeras experiencias de combate en las calles de la Ciudad Universitaria de Madrid, en 1936), iniciaría el transbordo al caer la tarde del siguiente día. Pero, por la tarde del 14 de septiembre, el ataque de von Paulus en el sector central abrió una brecha en el despliegue ruso, detrás del hospital, y los alemanes de la División de infantería 76 comenzaron a infiltrarse por la espalda de los defensores en las zonas defendidas tan sólo por unos pocos tiradores selectos.

Para hacer frente a esta situación, Ciuikov recurrió a su última reserva de carros de combate, trasladándolos en pleno día del sector meridional, a pesar de que éste estaba a su vez sometido a dura presión. Incluso los mismos oficiales de su Estado Mayor y la compañía que montaba la guardia en el bunker tomaron parte en el combate, que se prolongó toda la noche. Algunos soldados alemanes, que lograron infiltrarse, llegaron a 200 metros del bunker de Tsaritsin, y apostaron ametralladoras pesadas con las que batieron el muelle central. Ciuikov se encontraba ante el peligro de tener de nuevo su frente despedazado en dos; por otra parte, trasladar otras fuerzas desde el extremo meridional del perímetro defensivo podía provocar el derrumbamiento de toda la posición.

En aquella situación, el sistema de ataque alemán, aunque costoso, era muy eficaz en su enfrentamiento con una defensa tan sutil como la del Ejército 62 ruso en los primeros días de mando de Ciuikov. Este sistema de ataque consistía en emplear los carros de combate en grupos de tres o cuatro cada vez, en apoyo de cada compañía de infantería. Los rusos no abrirían jamás fuego contra los carros de combate aislados, sino que los dejarían pasar hasta que llegaran a una distancia eficaz de tiro de los cañones contracarros y de los *T-34* enterrados, que también cumplían la función de piezas contracarros, o sea, cuando estuvieran ya muy al interior de su posición. Por eso, para los alemanes, era necesario enviar delante a la infantería, a fin de atraer el fuego enemigo; y una vez identificada la posición, los carros de combate se cubrirían recíprocamente, disparando con ángulo de elevación cero, hasta que se derrumbara el edificio. Allí donde las casas eran altas y sólidas, el esfuerzo era largo y difícil. Los proyectiles perforantes resultaban inútiles, pues pasaban a través de los muros sin provocar más daño que un agujero desigual, de unos 60 cm de diámetro, y atreverse a enviar delante los carros tan sólo con municiones explosivas significaba ponerlos a merced de cualquier *T-34* que apareciese en su camino.

Además, aunque el fuego de los carros podía batir los primeros dos pisos, la limitada elevación de la torreta hacía que hasta que no se incendiase el piso más elevado el resto del edificio no sufría daño alguno.

«Teníamos que pasar el día entero "limpiando" una calle, de un extremo a otro, construyendo barreras y posiciones de fuego en el extremo occidental y preparándonos para un nuevo paso adelante al día siguiente. Pero, al amanecer, los rusos comenzaban a disparar desde sus antiguas posiciones en la parte más lejana. Tardamos en comprender su truco: habían abierto huecos que se comunicaban entre sí en los desvanes y en los áticos, y durante la noche volvían atrás, como ratas, por las vigas y colocaban sus ametralladoras detrás de alguna ventana alta o en chimeneas rotas...»

Las tripulaciones de los carros se mostraban reacias, lo cual era lógico, a llevar sus vehículos por calles estrechas, donde la escasa coraza de la parte posterior podía ser perforada por fusiles contracarros o por granadas lanzadas desde arriba. Se hizo necesario hacer acompañar a cada grupo atacante por destacamentos de lanzallamas, a fin de poder incendiar los edificios; pero se trataba de una misión muy peligrosa, ya que un solo proyectil podía transformar al especialista de lanzallamas en una antorcha humana. Y era imposible reunir un número suficiente de voluntarios sin tener que recurrir a los batallones de castigo, aunque se habían prometido premios especiales en dinero.

Sin embargo, durante los primeros días de la ofensiva de septiembre, los alemanes alcanzaron una superioridad numérica de tres a uno y de más de seis a uno en carros de combate; por su parte, la *Luftwaffe* se aseguró el completo dominio del aire durante el día. Del 14 al 22 de septiembre, cuando el Ejército 6 estaba todavía poco desgastado y los rusos se estaban defendiendo con lo que les quedaba de las unidades tan duramente probadas en los primeros combates, fue el período de mayor peligro para Stalingrado.

Rechazaremos el próximo ataque con piedras

Durante la noche del 14 de septiembre, todo el frente defensivo estaba tambaleándose tan peligrosamente que a la división de Rodimtzev se la tuvo que mandar al combate en batallones, apenas los hombres se encuadraban al descender del tren. Eso motivó que la división quedara dispersa en una amplia zona y que muchos de sus hombres se vieran en seguida aislados, en aquella extraña soledad de humo y de escombros en que se encontraron al despuntar el día. Pero incluso entre éstos, la tenaz negativa a rendirse mientras tuvieran todavía alguna munición tuvo su importancia en la detención del avance de los alemanes. El relato de un miembro de la tercera compañía del Regimiento 42, aunque redactado en un estilo totalmente enfático, merece copiarse completo por la detallada descripción de las condiciones en que se combatía por las calles y del espíritu que animaba a los defensores.

«Nos retiramos, pasando de un edificio a otro, transformándolos en reductos. Un soldado se podía deslizar fuera de una posición ocupada tan sólo cuando el pavimento ardía bajo sus pies o cuando sus vestidos estaban ya chamuscados. Durante el día, los alemanes sólo lograron ocupar dos manzanas.

»En el cruce de las calles Krasnopiterskaia y Komsomolskaia nos situamos en un edificio de tres pisos, en el ángulo. Era una buena posición desde la que disparábamos sobre quienquiera que llegase y que se transformó en nuestra última defensa. Ordené que se cerrasen con barricadas todos los accesos y que se preparasen las ventanas y los alféizares de modo que se pudiera disparar a través de ellas con todas las armas que nos quedaban.

»En una estrecha ventana del sótano emplazamos la ametralladora pesada, con nuestra reserva de munición y los últimos cargadores de cinta: habíamos decidido usarla en el momento más crítico.

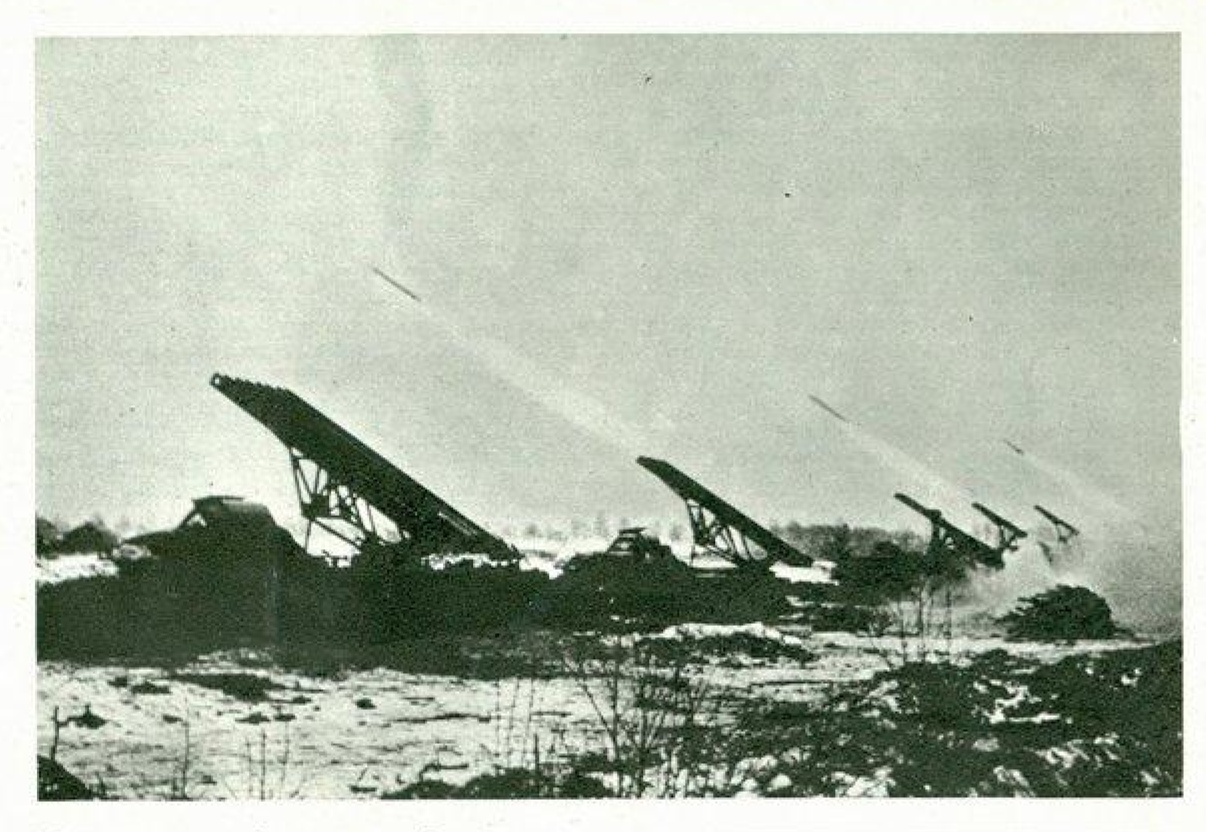
»Dos grupos, de seis hombres cada uno, subieron al tercer piso y al desván. Tenían la misión de derribar los muros y preparar montones de piedra y leña para arrojarlos a los alemanes cuando se aproximasen. Además, en el sótano se preparó un lugar protegido para los heridos más graves.

»Nuestro grupo se componía de 40 hombres. Comenzaron días difíciles... El sótano estaba lleno de heridos; sólo doce hombres estaban todavía en condiciones de combatir. Ya no había agua. Todo lo que quedaba para comer era unos pocos puñados de trigo chamuscado; los alemanes decidieron vencernos por hambre. Suspendieron sus ataques, pero continuaron disparando ininterrumpidamente con las ametralladoras pesadas... Luego volvieron a atacar. Corrí arriba, con mis hombres, y pude ver sus caras enjutas, ennegrecidas y tensas; las vendas de sus heridas, sucias y llenas de sangre, pero también los fusiles bien empuñados. No se veía ningún temor en sus ojos. Liuba Nesterenko, una enfermera, se estaba muriendo, con un borbotón de sangre que le brotaba de una herida en el pecho. Tenía una venda en la mano. Antes de morir quiso ayudar a vendar a alguno, pero no lo logró...

»Rechazamos el ataque alemán. En el silencio que luego nos rodeó podíamos oír los encarnizados combates que proseguían por Mamaiev Kurgan y en la zona de la fábrica.

»¿Cómo podíamos ayudar a los hombres que defendían el centro? ¿Cómo podíamos distraer una parte de las fuerzas enemigas que habían dejado de atacar nuestro edificio?

»¿Decidimos izar una bandera roja sobre la manzana, para que los alemanes no pudieran pensar que nos habíamos rendido. Pero no teníamos tela roja. Comprendiendo lo que queríamos hacer, uno de los hombres, gravemente herido, se quitó la camisa llena de sangre y después de haberla manchado con nueva sangre de sus heridas me la tendió.



»Los alemanes gritaron por un megáfono: "Rusos, ¡rendíos! Vais a morir de todos modos".

»En aquel momento una bandera roja ondeó al viento sobre nuestro edificio. "¡Ladrad, perros! Tenemos todavía que vivir mucho" gritó mi asistente Kosciusko.

»Rechazamos el ataque siguiente con piedras, disparando de vez en cuando y lanzando nuestras últimas granadas. De improviso, desde detrás de un muro que había quedado en pie a nuestras espaldas, nos llegó el chirrido de las orugas de un carro de combate. Ya no teníamos granadas contracarros. Todo lo que nos quedaba era un fusil contracarros con tres disparos. Pasé esta arma a un especialista llamado Berdishev y le ordené que se deslizara fuera, por una salida posterior, para disparar contra el carro. Pero antes de que pudiera ponerse en posición le capturaron algunos soldados enemigos. No sé que les dijo Berdishev a los alemanes; pero pienso que los condujo hacia el sendero del jardín, porque una hora después comenzaron a atacar precisamente por el punto en que yo había emplazado mi ametralladora con su última cinta de cartuchos.

»Creyendo que se nos había acabado la munición, los alemanes salieron de sus refugios, poniéndose en pie y gritando, y comenzaron a avanzar por la calle en columna.

»Introduje la última cinta en la ametralladora pesada, emplazada en la ventana del sótano, y disparé sus 250 proyectiles contra el grupo vociferante de alemanes. Me hirieron en una mano, pero no me separé de la ametralladora. Cayeron a tierra montones de cuerpos. Los alemanes que quedaban vivos se pusieron a cubierto. Una hora después llevaron a nuestro especialista contracarros sobre un montón de escombros y lo fusilaron ante nuestros ojos, por haberles indicado el sendero batido por mi ametralladora.

»No se produjeron más ataques. Pero un alud de proyectiles cayó sobre el edificio. Los alemanes nos disparaban con todos los tipos de armas. No era posible levantar la cabeza.

»Una vez más oímos el amenazador rumor de los carros de combate. Desde detrás de un grueso muro cercano comenzaron a avanzar los carros alemanes. Era el fin. Los soldados se despedían unos de otros. Con un puñal, mi asistente escribió en un muro de ladrillos: "los soldados de Rodimtzev han combatido y han muerto aquí por su patria"».

El 21 de septiembre, los combatientes de uno y otro bando estaban postrados por el cansancio. Los alemanes se habían adueñado de las orillas del Tsaritsa y emplazaron sus cañones a pocos metros del muelle principal de desembarco. También ocuparon una gran parte (más de 2 km) de la zona edificada que se hallaba detrás de la estación n.º 1 de Stalingrado. El general Ciuikov se había visto forzado a trasladar su puesto de mando del bunker de Tsaritsin a Mamaiev Kurgan, y, con la zona central de desembarco neutralizada, la guarnición debía confiar únicamente en los transbordadores de las fábricas, situados en el extremo septentrional de la ciudad.

En aquellos momentos, los alemanes estaban muy cerca de lograr el dominio de toda la parte meridional de la urbe, al menos hasta el canal Krutoi, y únicamente una unidad rusa, la Brigada de infantería 92, seguía combatiendo al sur de Tsaritsa.

En el ínterin, las tropas de Hoth estaban retenidas por diversos núcleos de resistencia que habían

Arriba: lanzacohetes *Katiuska* en acción. Estas armas, empleadas en masa, alcanzaban una gran potencia de fuego y su gran movilidad las hacía muy eficaces. Abajo: los lanzacohetes «BM-8» y «BM-13», designados generalmente con el nombre de *Katiuska*, entraron en servicio en el Ejército ruso a partir del mes de junio de 1941. La producción acelerada de estas armas permitió aumentar cada mes el número de grupos de artillería dotados con ellas: en 1942 se construyeron 3237 lanzacohetes *Katiuska*. Todos los expertos militares en esta materia (incluidos los alemanes) compartían la opinión de que el rendimiento de esta arma y sus características balísticas eran formidables. La gran potencia de fuego de estos lanzacohetes, empleados como artillería de campaña, se debía esencialmente a su empleo en masa. Para lograrlo, los rusos constituyeron, a partir de noviembre de 1942, brigadas lanzacohetes y a fines de dicho año contaban ya con cuatro divisiones. Una salva disparada por una de estas divisiones significaba el lanzamiento de 3840 cohetes, con un peso total de 230 toneladas y con efectos devastadores. *(Novosti Press Agency) - (John Batchelor)*

dejado atrás, en el curso del primer ataque de las fuerzas acorazadas desarrollado entre los días 13 y 14 de septiembre. Casi todos estos núcleos de resistencia se hallaban alrededor de los gigantescos silos de trigo; y sobre la lucha que allí se desarrolló disponemos de los diarios de los hombres de los dos bandos opuestos que participaron en ella. En primer lugar, el testimonio alemán:

«16 de septiembre: *nuestro batallón, apoyado por carros, está atacando el silo, del que sale humo; el trigo que contiene está ardiendo; parece ser que los rusos lo han incendiado intencionadamente. ¡Qué barbarie! El batallón está sufriendo graves pérdidas. No quedan más que 60 hombres de cada compañía; el silo no está ocupado por hombres, sino por demonios a los que ni las llamas ni las balas pueden aniquilar.*

»18 de septiembre: *continúa el combate en el interior del silo. Los rusos que están encerrados en él son hombres condenados; el comandante del batallón dice: "Los comisarios han ordenado a estos hombres que mueran en el silo". Si todos los edificios de Stalingrado son defendidos como éste, ninguno de nuestros soldados podrá volver a Alemania. Ayer recibí carta de Elsa. Me está esperando en casa después de la victoria.*

»20 de septiembre: *sigue en curso la batalla por la conquista del silo. Los rusos disparan desde todas partes. Permanecemos en nuestra cueva; no se puede atravesar la calle. Hoy han matado al sargento primero Nuschke mientras atravesaba una de ellas. Pobre camarada, ha dejado tres hijos.*

»22 de septiembre: *hemos vencido la resistencia de los rusos en el silo. Nuestras fuerzas están avanzando hacia el Volga. Hemos encontrado unos cuarenta soldados rusos muertos en el edificio del silo. La mitad de ellos llevaban uniformes de los "diablos del mar". Se ha capturado a un soldado gravemente herido que no puede hablar o lo está simulando*».

El prisionero «gravemente herido» era Andrei Chozjainov, de la brigada de infantería de Marina, y su testimonio nos proporciona una interesante descripción de las características de los combates en las calles de Stalingrado, donde el valor personal y la tenacidad de unos pocos soldados y de unos jóvenes suboficiales, a menudo sin enlace y considerados perdidos por su mando superior, lograron cambiar el curso de la batalla.

He aquí su relato:

«Trasladaron nuestra brigada a través del Volga durante la noche del 16 de septiembre, y en la madrugada del 17 ya entramos en acción.

»Recuerdo que durante la noche del 17, después de encarnizados combates, se me convocó al puesto de mando del batallón, donde se me ordenó conducir una sección de ametralladoras hasta el silo de trigo y, juntamente con los hombres que ya luchaban allí, mantener la posición todo el tiempo que fuera posible.

»Llegamos aquella misma noche y nos presentamos al jefe del grupo. En aquel momento defendía el silo un destacamento compuesto por unos 30 ó 35 soldados como máximo, comprendidos los heridos, leves o graves, que no había sido posible transportar a la retaguardia.

»Los soldados estuvieron contentos al vernos llegar, y en seguida comenzaron a reír y bromear. Con nuestra sección habían llegado 18 hombres bien armados. Teníamos dos ametralladoras medias y una ametralladora ligera, dos fusiles contracarros, tres fusiles ametralladores y una radio transmisora.

»Al amanecer se nos acercó desde el Sur un carro de combate alemán con bandera blanca. Del carro salieron dos hombres: un oficial y un intérprete. Mediante éste, el oficial intentó persuadirnos de que nos rindiéramos al heroico Ejército alemán, ya que la defensa era inútil y no estábamos en condiciones de mantener por más tiempo nuestra posición. "Es mejor que entreguéis el silo", dijo el oficial alemán. "Si rehusáis, se os tratará sin ninguna piedad. En una hora os aniquilaremos a todos".

»"¡Qué descaro!" pensamos, y le dimos una breve respuesta al teniente alemán: "Di a todos tus compañeros nazis que se vayan al infierno..."

»Los carros y la infantería enemiga desencadenaron en seguida un ataque. Después de rechazar el primero, se produjo el segundo; luego un tercero, y mientras tanto un avión de reconocimiento volaba sobre nosotros para corregir el tiro y comunicar nuestra posición. El 18 de septiembre rechazamos diez ataques en total.

»Intentábamos ahorrar municiones porque era muy difícil hacerlas llegar a nosotros.

»En el silo el grano estaba ardiendo; se había evaporado el agua de las ametralladoras y los heridos estaban sedientos, pero no había agua en las cercanías. En estas condiciones nos defendimos durante las veinticuatro horas de tres días.

»Llegó el 20 de septiembre. Al mediodía, doce carros enemigos avanzaron desde el Sur y desde el Oeste. Se nos habían acabado las municiones para los fusiles contracarros, e incluso nos habíamos quedado sin granadas. Los carros se aproximaron al silo y comenzaron a disparar sobre nosotros. Nuestras ametralladoras y nuestros fusiles ametralladores continuaron disparando contra la infantería adversaria, impidiendo que entrase en el silo. De pronto, un proyectil alcanzó a una ametralladora Maxim, junto con un armero, y la caja de otra Maxim fue alcanzada por una esquirla, que dobló el cañón. Ahora nos quedaba una sola ametralladora ligera.

«Las explosiones destruyeron los muros, el grano ardía. Ya no podíamos vernos los unos a los otros a causa del polvo y del humo; pero nos dábamos ánimos gritando.

»Detrás de los carros aparecieron soldados alemanes, armados con fusiles ametralladores. Atacaron con mucha cautela, lanzando granadas.

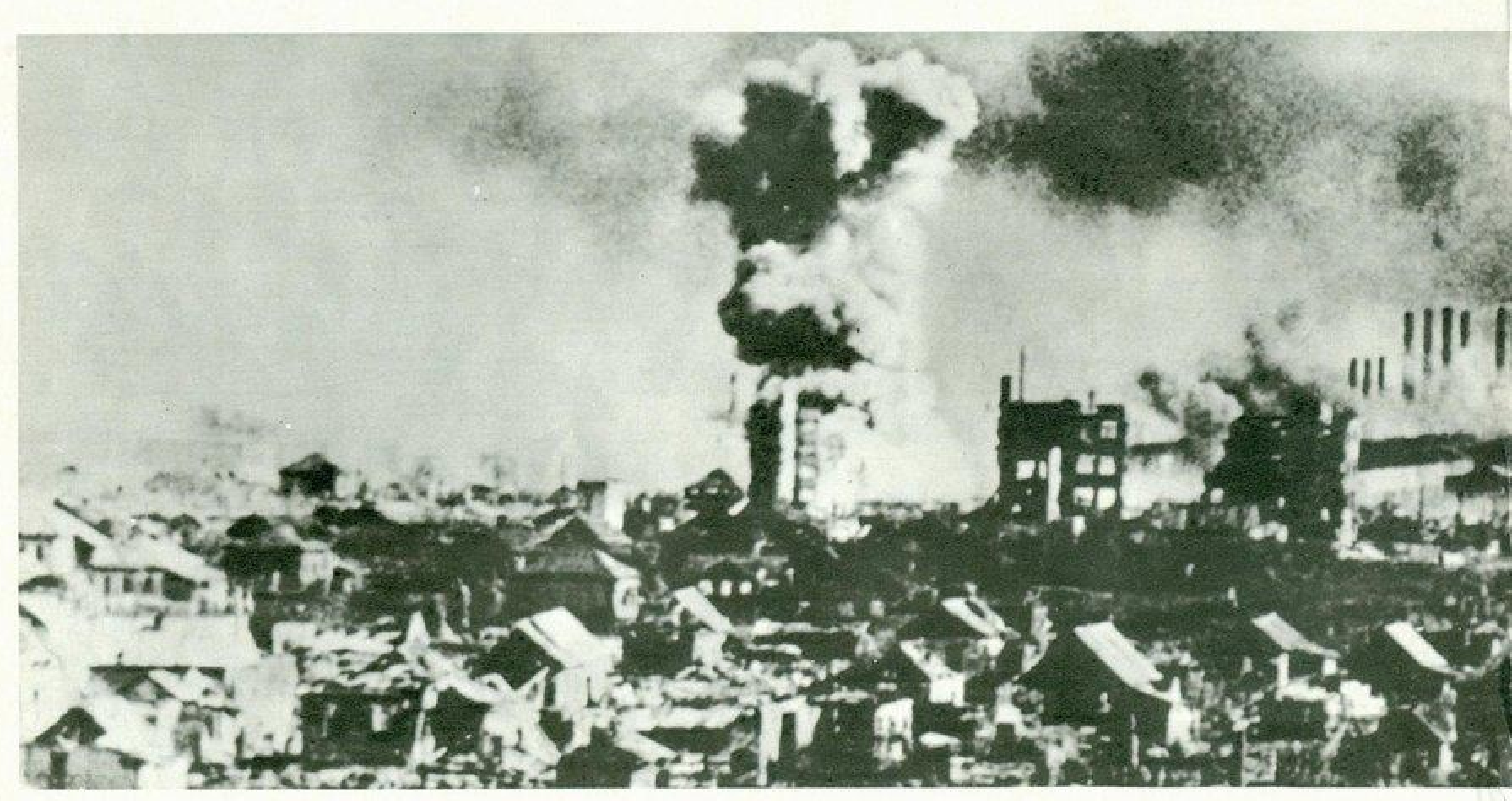
»Por el lado occidental del silo, los alemanes consiguieron entrar en el edificio; pero nosotros dirigimos inmediatamente nuestras armas contra la parte que habían ocupado. El combate se extendió entonces por el interior del edificio. Oíamos la respiración y los pasos de los soldados enemigos, pero no podíamos distinguirlos en medio del humo. Disparábamos guiándonos por el ruido.

»Por la noche, durante una breve tregua, contamos nuestras municiones. No nos quedaban muchas: un cargador y medio para la ametralladora, de veinte a veintiocho disparos para cada fusil ametrallador y de ocho a diez para cada fusil.

»Era imposible defendernos con tan escasas municiones. Estábamos rodeados. Decidimos retirarnos hacia el Sur, al sector de Beketovka, porque había carros enemigos al norte y al este del silo.

»En el transcurso de la noche del 20 de septiembre, cubiertos por un soldado armado con una ametralladora, nos alejamos. Al principio todo fue bien; los alemanes no nos esperaban en aquel punto. Pasamos a través del sumidero y rebasamos la línea férrea, donde nos encontramos con una batería de morteros enemigos que acababa de tomar posiciones aprovechando la oscuridad. Atacamos con éxito a los tres morteros y a un camión cargado de granadas. Los alemanes se dispersaron, dejando siete muertos y abandonando las

«Stalingrado ya no es una ciudad. Cada día que pasa se transforma más y más en una enorme nube de humo cegador y ardiente. Los animales abandonan este infierno; incluso las piedras más duras no pueden soportar estas condiciones; sólo los hombres resisten». *(Ullstein)*



armas y también pan y agua. Nosotros nos moríamos de sed. Bebimos hasta la saciedad en la oscuridad de la noche. Nos comimos después el pan que habíamos cogido a los alemanes y continuamos nuestro camino. Pero no sé que les ocurrió a mis compañeros, porque la primera cosa que recuerdo fue que cuando volví a abrir los ojos, el 25 o el 26 de septiembre, me encontraba en una bodega húmeda y sin luz y estaba cubierto por una especie de aceite. No tenía guerrera y a mi pie derecho le faltaba la bota. No me respondían las manos ni las piernas.

»Se abrió una puerta y a la luz del sol pude distinguir un soldado con uniforme negro y un fusil ametrallador. En su manga derecha resaltaba una calavera. Había caído en manos de los alemanes».

La ofensiva alemana, comenzada de manera tan brillante, confirmó en pocas semanas la potencia de la *Wehrmacht* y su capacidad de hacer temblar al mundo, llevando las fronteras del Reich a su límite más lejano; pero ahora, indudablemente, había llegado a un punto muerto. Durante unos dos meses el frente permaneció casi en completa calma.

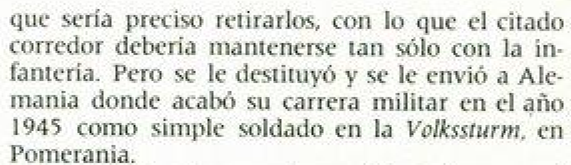
El Ministerio de Propaganda alemán afirmó que estaba en pleno desarrollo «la más grande batalla de desgaste que había visto el mundo», y diariamente publicó fotografías que demostraban cómo se aniquilaba a los soviéticos. Pero tanto si lo creían o no los alemanes, lo cierto era que las cosas andaban de manera muy distinta. Eran ellos y no el Ejército ruso los que tenían que llevar y sufrir repetidamente la iniciativa con la misma frialdad que caracterizó su negativa a emplear la reserva siberiana hasta que la batalla por Moscú no estuviera decidida, Zukov estaba limitando al máximo los refuerzos para el Ejército 62. En los dos críticos meses de septiembre y de octubre sólo se enviaron al otro lado del Volga cinco divisiones: lo indispensable para reemplazar las pérdidas. Y, sin embargo, en aquel mismo período se formaron, con contingentes de reclutamiento encuadrados por oficiales y suboficiales ya expertos, 27 nuevas divisiones de infantería y 19 brigadas acorazadas. Todas ellas se concentraron en la zona situada entre Povorino y Saratov, donde se completó su preparación, y desde allí algunas unidades se enviaron por turno al sector central para breves períodos de adiestramiento en primera línea. El resultado fue que, mientras los alemanes ponían lentamente en campaña, y con dificultades, todas sus divisiones y sufrían graves pérdidas, el Ejército ruso estaba constituyendo una formidable reserva de hombres y de carros.



Entre los alemanes, a la sensación de frustración originada por haber sido detenidos cuando ya parecía tan cerca la victoria definitiva, se añadió muy pronto un triste presentimiento, que aumentó con el transcurrir de las semanas, mientras las fuerzas estaban siempre en las mismas posiciones.

«Los días se acortaban de nuevo, como todos advertían. Y por la mañana el aire era muy frío. ¿Nos veríamos obligados a combatir de nuevo durante otro de aquellos terribles inviernos? Creo que esto estaba por encima de nuestras fuerzas. Muchos de nosotros pensábamos que valía la pena hacer algo, pagar cualquier precio, con tal de concluir las operaciones antes del invierno».

Mientras la moral del soldado oscilaba entre la euforia y la depresión, se manifestaban mutuas acusaciones y divergencias de opinión entre los miembros del Alto Mando del Grupo de Ejércitos. Los primeros en manifestarlo fueron dos generales de las fuerzas acorazadas, Wietersheim y Schwedler. La razón fundamental de sus quejas eran que las *Panzerdivisionen* se estaban desperdiciando en operaciones para las cuales no estaban preparadas; en efecto, unas semanas más de lucha por las calles y no estarían ya en condiciones de llevar a cabo su misión más importante, que era la de empeñar en una batalla de movimiento a los carros de combate enemigos. Pero las reglas de la disciplina militar no permitían a los comandantes de las unidades, por famosos que fueran, discutir sobre cuestiones estratégicas, y por ello cada uno decidió protestar por problemas tácticos secundarios. El general von Wietersheim mandaba el XV *Panzerkorps*, que en agosto había sido la primera unidad del Ejército 6 que alcanzó el Volga en Rinok. Ciertamente, no se le podía acusar de cautela, porque ya había conducido su unidad en Francia en 1940, siguiendo las huellas de Guderian, y fue uno de los pocos oficiales del Ejército alemán que había insistido para que se atravesase el Mosa. Wietersheim informó a von Paulus de que el martillo de la artillería rusa sobre ambos lados del corredor de Rinok estaba provocando tales consecuencias sobre sus *Panzers* que sería preciso retirarlos, con lo que el citado corredor debería mantenerse tan sólo con la infantería. Pero se le destituyó y se le envió a Alemania donde acabó su carrera militar en el año 1945 como simple soldado en la *Volkssturm*, en Pomerania.



En cuanto al general von Schwedler, era el comandante del IV *Panzerkorps*, y en mayo había mandado el ala meridional del contraataque que siguió al avance de Timoshenko sobre Járkov. Su caso es muy interesante, pues fue el primer general que intuyó el peligro de concentrar todos los carros de combate en las extremidades de un punto de detención, dada su vulnerabilidad frente a un ataque ruso por los flancos. En cambio, tiempo después, los más destacados comandantes alemanes del sector meridional se atribuyeron el mérito de tal observación. Pero en otoño de 1942 se consideraba derrotismo la idea de que pudiesen atacar las fuerzas rusas. Y por lo tanto también Schwedler fue destituido.

La siguiente víctima fue el general List, comandante en jefe del Grupo de Ejércitos A. Después de la primera ofensiva a través de Kubán, que a fines de agosto había llevado a la 1ª *Panzerarmee* a Mozdok, el avance alemán se había detenido en los márgenes del Cáucaso y a lo largo del río Terek. Varias causas pueden explicar esta detención: en particular, el traslado de los bombarderos de Richthofen a Stalingrado, y luego una fase de recuperación por parte de los defensores. Kleist ha afirmado que:

1942

28 de junio: comienza la ofensiva alemana de verano con la ruptura del frente en Kursk.

5 de julio: el Grupo de Ejércitos B alcanza el Don a ambos lados de Vorónezh.

12 de julio: el STAVKA crea el nuevo "frente de Stalingrado".

23 de julio: se destituye al general Bock. La 4.ª *Panzerarmee* (Hoth) recibe la orden de no avanzar sobre Stalingrado y apoyar a la 1.ª *Panzerarmee* (Kleist) para cruzar el Don.

25 de julio: Kleist lanza sus fuerzas ligeras más allá del Don. El Ejército 6 continúa su avance hacia Stalingrado, pero no consigue aniquilar las cabezas de puente rusas en la orilla occidental.

29 de julio: las unidades acorazadas de Hoth cruzan el Don en Tsimliánskaia. Kleist ocupa Proletárskaia.

10 de agosto: las tropas de von Paulus alcanzan los suburbios de Stalingrado, mientras Hoth se desvía para enlazar con él.

19 de agosto: primer intento alemán para apoderarse de Stalingrado.

22 de agosto: el XIV *Panzerkorps* abre una estrecha brecha en el despliegue ruso en Vertiachi.

23 de agosto: los alemanes alcanzan la orilla del Volga.

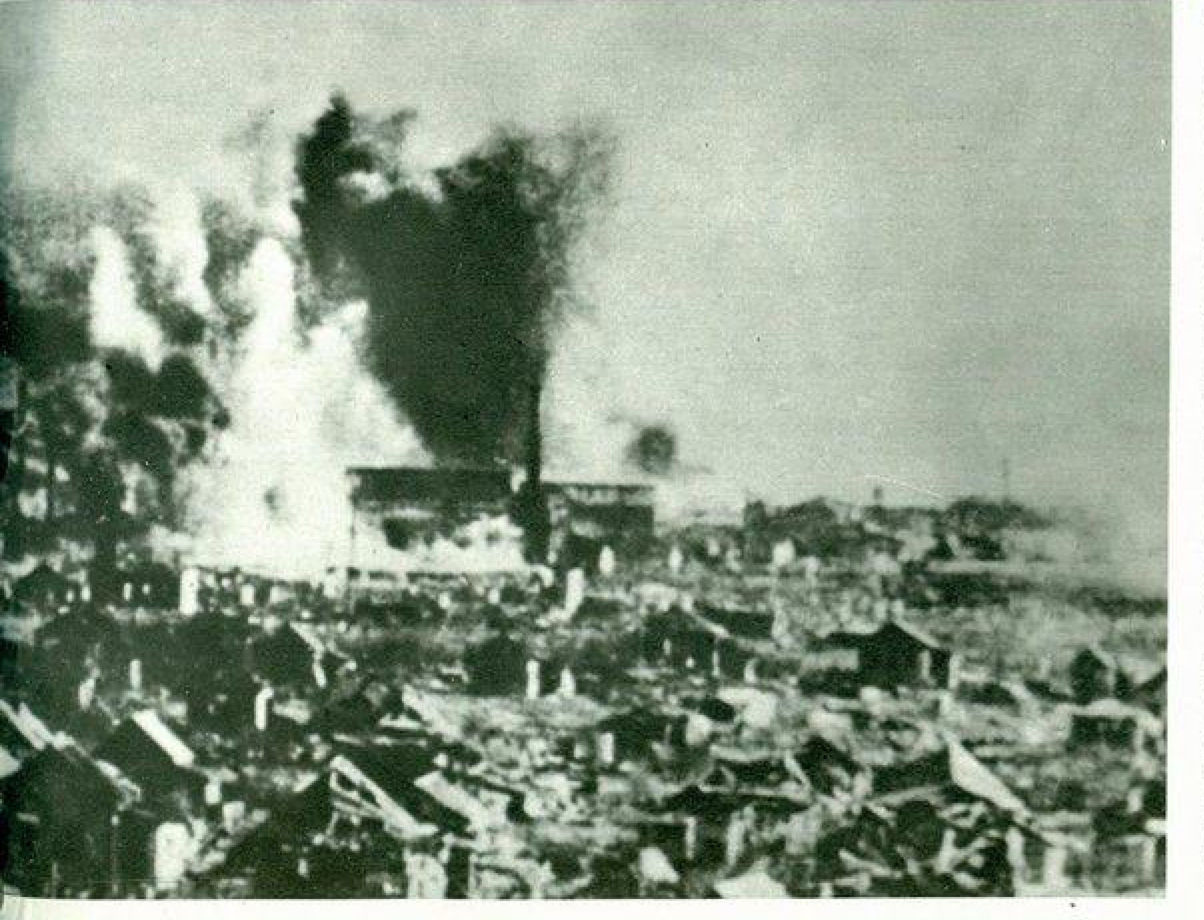
23-24 de agosto: La *Luftwaffe* lleva a cabo una incursión masiva sobre Stalingrado.

25 de agosto: se declara el estado de emergencia en Stalingrado. Duros combates dificultan el avance alemán.

13 de septiembre: comienza el ataque "final" alemán contra Stalingrado. El hundimiento del sector central obliga al general Ciuikov a emplear sus últimas reservas. Pero con ello detiene el ataque alemán.

24 de septiembre: Halder es destituido.

4 de octubre: el cuarto ataque alemán en Stalingrado, dirigido contra las instalaciones de las fábricas de tractores, da lugar a tres semanas de durísimos combates.



«En la primera fase... encontré escasa resistencia organizada. Apenas vencíamos a las fuerzas rusas, la mayor parte de los soldados parecían más dispuestos a volver a casa que a continuar combatiendo. Esto era muy distinto de lo que había acaecido en 1941. Pero cuando avanzamos por el Cáucaso, las fuerzas que se nos enfrentaban estaban constituidas por elementos locales que luchaban con mayor encarnizamiento, porque luchaban por defender sus casas. La obstinada resistencia era mucho más eficaz, ya que el terreno era abrupto».

Esto tuvo por resultado que se modificase el plan original para la conquista de las zonas petrolíferas, y el OKW ordenó a List que se abriese camino a través de las estribaciones occidentales del bajo Cáucaso y se apoderara de Tuapse.

Entonces, los refuerzos, comprendidas divisiones de montaña que habrían sido de gran ayuda para Kleist, se destinaron al Ejército 17. Si la acción hubiese tenido éxito, los alemanes habrían atravesado la cadena del Cáucaso en su punto más bajo, y al conquistar Batum habrían forzado a la Escuadra soviética del mar Negro a rendirse, con lo que se lograría seguridad para Crimea y la complaciente neutralidad de Turquía. Pero, en la práctica, hubo muchas dificultades y, a pesar de sus refuerzos, List avanzó poco. En septiembre se envió a Jodl, como representante del OKW, al puesto de mando de List, para comunicarle que el *Führer* estaba «impaciente» y para intentar que se estimulase el avance.

Pero cuando Jodl estuvo de vuelta traía malas noticias: «List ha obrado exactamente de conformidad con las órdenes del *Führer*, pero la resistencia rusa ha sido muy fuerte por todas partes, favorecida por un terreno dificilísimo».

Warlimont sostiene que Jodl respondió a las reconvenciones de Hitler (si lo hizo, aquella vez fue ciertamente la primera y la última), diciendo que «habían sido precisamente las órdenes personales de Hitler las que indujeron a List a avanzar en un frente tan extenso.»

El resultado fue una explosión de cólera y Jodl cayó en desgracia, ordenando el *Führer* que fuera sustituido por otro general.

Pero en realidad, nunca se designó al sustituto de Jodl y el jefe de Estado Mayor del OKW volvió pronto a estar en auge, habiendo aprendido la lección que, según confió a Warlimont, era ésta: «A un dictador, por razones de necesidades psicológicas, no se le debían recordar nunca sus errores, con el fin de hacerle conservar la confianza en sí mismo, que constituye el fundamento de su fuerza dictatorial».

Sin embargo, antes de que sigamos esta senda de ambiciones personales e intrigas, hay que registrar otra destitución y sus correspondientes efectos sobre la marcha de los asuntos en el puesto de mando del *Führer*. Las relaciones entre Hitler y Halder habían empeorado mucho después de la destitución del sumiso *Feldmariscal* von Brauchitsch, quien actuaba de amortiguador entre la violencia de Hitler y la seca aspereza del jefe de Estado Mayor. Hitler era injurioso, Halder era obstruccionista y pedante. Hitler echaba en cara a Halder su falta de experiencia bélica, en contraste con la que él había tenido en el frente durante la primera Guerra Mundial. Halder comentaba en voz baja la diferencia que existía entre las opiniones de los profesionales y las de los «indocumentados».

La solución llegó a través de una cuestión secundaria, relativa al frente central. Muchos generales alemanes, especialmente Kluge, suponían que la esperada contraofensiva rusa de invierno se dirigiría contra el Grupo de Ejércitos del Centro. Paradójicamente, esta convicción obedecía, en parte, a la costumbre rusa de dar el bautismo de fuego a sus nuevas divisiones en el frente central, que era más tranquilo, antes de devolverlas a retaguardia como reserva estratégica. Así, las nuevas divisiones eran localizadas y luego parecían desaparecer. Kluge y el mismo Halder estaban erróneamente convencidos de que se hallaban concentrados detrás del frente en el que se las había localizado, cuando, en realidad, se las enviaba al Sur. Por este motivo estalló una disputa casi infantil entre Hitler y Halder acerca de la fecha en que se había localizado una de aquellas unidades; junto con este tema surgieron otros más importantes, entre los cuales se contaba la necesidad (mantenida por Halder) de reforzar los efectivos de Kluge, y de esto, indirectamente, se pasó a discutir la excesiva dispersión de la *Wehrmacht* en general. Finalmente, el 14 de septiembre Halder fue destituido y se llamó al general Kurt Zeitzler para que ocupase su puesto.

El momento de la destitución de Halder reviste particular interés para los historiadores de la segunda Guerra Mundial, porque coincide con un cambio en el sistema de las reuniones diarias del *Führer*. Éstas habían llegado a ser el medio a través del cual se dirigían las operaciones bélicas y se impartían las directivas. La antigua organización del OKH estaba en decadencia desde que se había destituido a Brauchitsch y, según opinión de Hitler, Halder era culpable de desleales intentos de reservar al OKH (y con ello a sí mismo) algunas de las antiguas prerrogativas del Estado Mayor. Con la llegada de Zeitzler, quien nada sabía del período en el que el OKH dirigía las operaciones en el frente oriental y Hitler no era otra cosa que una voz petulante en el extremo de una defectuosa línea telefónica, se completaba la centralización de las directivas tácticas y estratégicas. El paso final en la transformación de las reuniones diarias en elemento motor de todo el sistema se llevó a cabo con la introducción de taquígrafos, que registraban fielmente todas las palabras pronunciadas por cada uno de los participantes.

Uno de los que más se beneficiaron de este cambio de guardia en el puesto de mando de Hitler fue un fiel y ortodoxo nazi, el general Schmundt. A éste se le ascendió del nada envidiable papel de primer ayudante del *Führer* al cargo de jefe de personal del Ejército, en el que gozaba de un poder considerable en el terreno de los destinos y de las atribuciones. Von Paulus «comprendió entonces que debía enviar a Schmundt sus congratulaciones».

Poco tiempo después, Schmundt visitó el puesto de mando de von Paulus y éste le expuso una serie de quejas sobre las condiciones de los soldados, las diversas deficiencias, la capacidad de resistencia de los rusos, los posibles peligros a causa de un eventual desgaste excesivo del Ejército 6, etc. Probablemente se refirió al texto original de la «Directiva n.º 41», que limitaba su objetivo a tener el Volga al alcance de sus cañones, misión en la que, ciertamente, había triunfado.

Pero Schmundt tenía un argumento al que ningún comandante reacio lograba resistir. Después de algunas declaraciones preliminares sobre el deseo del *Führer* de ver la operación de Stalingrado «llevada a una victoriosa conclusión», se destapó con la inesperada noticia. «El otro general» propuesto para el cargo de jefe del OKW ¡era nada menos que el mismo von Paulus! Es verdad que en aquella fase la sustitución del general Jodl requería tiempo, pero lo cierto era que von Paulus ya había sido escogido para un cargo más importante y von Seydlitz debería sustituirlo en el mando del Ejército 6.

Von Paulus podía ser un buen ejecutor; pero como comandante en combate, era lento de reflejos y privado de toda imaginación. Sin embargo, como se puede deducir del desarrollo de su carrera y de la fase siguiente a su captura, tenía un agudo sentido de las fuentes del poder o, para decirlo con mayor claridad, sabía lo que más le convenía.

Tras las noticias de Schmundt, se lanzó inmediatamente y con particular entusiasmo a la preparación de una nueva ofensiva.

Esta vez había decidido lanzarse directamente contra los núcleos de resistencia rusos más fuertes: los grandes complejos de la fábrica de tractores, de la Barrikadi y de la Krasni Oktiabr, todos ellos situados en el sector septentrional de la ciudad y dispuestos, uno tras otro, a pocos centenares de metros de las orillas del Volga. Sería la más encarnizada y más larga de las cinco batallas que se desarrollaron entre las ruinas de la ciudad. Comenzó el 4 de octubre y se prolongó durante unas tres semanas.

Von Paulus había recibido refuerzos, compuestos por varias unidades de especialistas, comprendidos unos batallones de policía y de ingenieros especialmente preparados para combates callejeros y para trabajos de demolición. Pero los rusos, aun cuando todavía eran muy inferiores numéricamente, siguieron siendo los maestros en la técnica del combate casa por casa. Habían perfeccionado el empleo de los grupos de asalto, que eran pequeños destacamentos dotados de armamento mixto. Además, habían creado las «zonas de exterminio», constituidas por casas o plazas profusamente minadas, cuyos caminos de aproximación conocían los defensores y hacia los cuales intentaban dirigir el avance alemán. He aquí las directivas de Ciuikov:

«Aproximaos a las posiciones enemigas: caminad a gatas, refugiándoos en los cráteres y entre las ruinas; excavad trincheras por la noche y enmascaradlas de día; preparaos para el ataque a escondidas, sin hacer ruido; llevad el fusil ametrallador a la espalda; disponed diez o doce granadas de mano. La oportunidad y la sorpresa estarán entonces de vuestra parte...

»Dos de vosotros deben entrar en la casa juntos: vosotros y una granada; ambos debéis ir sin impedimenta: vosotros sin mochila y la granada sin seguro; entrad, primero la granada y después vosotros; atravesad toda la casa siempre con la granada primero y vosotros después...

»Ahora, una norma que hay que respetar: ¡atención a las habitaciones acodadas! A cada paso acecha el peligro. Pero no os preocupéis: ¡una granada en cada rincón de la habitación y luego adelante! ¡Una ráfaga de ametralladora alrededor para lo que haya quedado; un poco más adelante, una granada y adelante otra vez! Otra habitación, ¡una granada! Un recodo, ¡una granada más! ¡Limpiadla con el fusil ametrallador! ¡Y continuad avanzando!

»Durante un ataque el enemigo puede pasar al contraataque. ¡No tengáis miedo! Vosotros habéis tomado la iniciativa y ésta está todavía en vuestras manos. Emplead con mayor dureza aún las granadas, el fusil ametrallador, la bayoneta y el puñal. Combatir dentro de un edificio es siempre excitante. Estad, pues, dispuestos a todo y tratad de ver bien...»

Lentamente y con pérdidas gravísimas los alemanes se abrían camino en los grandes edificios: a través del pavimento de las fábricas, alrededor y por encima de maquinarias paradas, a través de las fundiciones, los almacenes, las oficinas. «¡Dios mío, ¿por qué nos has olvidado?» escribió un teniente de la 24ª *Panzerdivision*.

«Hemos combatido quince días por una sola casa, con morteros, granadas de mano, ametralladoras y bayonetas. Desde el tercer día ya había 54 cuerpos alemanes esparcidos por los sótanos, los rellanos, las escaleras. El frente es un corredor entre dos casas quemadas; es el delgado techo entre dos pisos. La ayuda llega de las casas vecinas a través de salidas de seguridad y de las chimeneas. La lucha continúa incesantemente desde el mediodía a la noche. De piso en piso, con los rostros ennegrecidos por el sudor, nos bombardeamos recíprocamente con granadas de mano, en medio de explosiones, nubes de polvo y humo, montones de escombros, ríos de sangre, pedazos de mobiliario o de seres humanos.

»Stalingrado ya no es una ciudad. Cada día que pasa se transforma más y más en una enorme nube de humo cegador y ardiente; es un gran horno iluminado por el reflejo de las llamas. Y cuando cae la noche –una de aquellas ardientes, terribles y sangrientas noches–, los perros se echan al Volga y nadan desesperadamente hacia la otra orilla. Las noches de Stalingrado les provocan el mayor terror. Los animales abandonan este infierno; incluso las piedras más duras no pueden soportar estas condiciones por mucho tiempo; sólo los hombres resisten».

LA BATALLA DE ALAM EL-HALFA

Punto de vista de oficiales de alta graduación de los dos bandos adversarios

La batalla de Alam el-Halfa fue el último intento de Rommel de abrirse camino hasta el valle del Nilo. Y fue también la primera batalla del teniente general Bernard Montgomery en el desierto occidental, aquella estéril extensión, famosa por tantas razones y tan diversas maneras. En este lugar, los dos jefes lucharon en condiciones de insólita tensión, conscientes ambos de que su reputación personal dependía del resultado de su confrontación: el alemán, en un ansia febril de alcanzar otra rápida victoria, mientras los recursos de que disponía iban disminuyendo, si no quería fracasar para siempre; el británico, ocupado en afianzar su influencia en los ánimos y en las mentes de unas tropas que se podrían llamar «convalecientes», como premisa esencial para iniciar la batalla de aniquilamiento que pensaba entablar en un futuro próximo. Ocurrió así que ninguno de los dos pudo gozar de una verdadera libertad táctica, y la lucha que se desarrolló se vio dificultada por muchas inhibiciones. En este capítulo describen la batalla altos jefes de ambos bandos, dejándole al lector la libertad para deducir sus propias conclusiones.

El general Bayerlein, jefe de Estado Mayor del *Afrikakorps*, presenta la situación de las tropas alemanas antes de la batalla.

Grandes extensiones de roca; un terreno árido, estéril y desolado, salpicado de zonas arenosas, donde el sol africano arde despiadadamente en



Carro de combate "Pzkw-III" en espera del comienzo de la ofensiva, lanzada por Rommel, entre el 30 y el 31 de agosto de 1942, contra las posiciones británicas de El-Alamein, con la intención de abrirse paso hacia el canal de Suez. *(Sado-Opera Mundi)*

el mes de julio: así era el frente de El-Alamein. Estaba situado entre las elevaciones rocosas de Tell el-Eisa, en la costa del Mediterráneo, y la pirámide de Qaret el-Himeimat, que se eleva a unos 200 metros aproximadamente por encima de la llamada depresión de El-Qattara, la única posición en todo el desierto norteafricano que se encuentra a salvo de un posible envolvimiento por ambos flancos.

Nuestros abastecimientos, que llegaban a través del mar, descendieron a 6000 toneladas al mes, lo que representaba un quinto de nuestras necesidades normales. Las fuerzas navales y aéreas británicas hundían las tres cuartas partes de los convoyes, de forma que era imposible acumular una reserva para la próxima y decisiva batalla. La RAF había conseguido niveles de fuerza y de eficiencia combativa nunca alcanzados hasta entonces, mientras que la potencia aérea de Kesselring iba disminuyendo gradualmente. Y a todo eso hay que añadir que las pérdidas no se reponían, pues Hitler necesitaba todas sus fuerzas disponibles en Rusia, de forma que los grupos de cazas alemanes iban reduciéndose cada vez más.

Por su parte, Malta reveló toda su importancia como base para la lucha contra los convoyes que navegaban entre Italia y el Norte de África. Como la mayor parte de estos convoyes iba del sur de Italia a Bengasi, que era el principal puerto de desembarco para los abastecimientos del Eje, sus rutas se encontraban de lleno en el radio de acción de los aviones procedentes de la citada isla. El puerto de Tobruk no tenía la suficiente capacidad de tonelaje, por lo que era preciso que columnas de vehículos transportaran continuamente los abastecimientos desde el puerto hasta las posiciones que se encontraban frente a El-Alamein y que se hallaban bajo la constante amenaza de la RAF. Este sistema de abastecimiento consumía un carburante valiosísimo y suponía también cargar excesivamente a las columnas de transporte. La distancia que separaba la línea del frente de Tobruk era de 600 km; la que la separaba del puerto principal, o sea Bengasi, era de 1060 km, y más de 2000 km la separaban de Trípoli, adonde llegaba también mucho material. En cambio, las líneas de abastecimiento británicas, desde Alejandría y desde Suez, respectivamente, eran de 90 y de 350 km.

Rommel *debía* tomar la decisión de atacar las posiciones británicas de El-Alamein, y abrirse camino hacia el canal de Suez; pero se vio obligado a que el comienzo de la ofensiva dependiera de la llegada de varios miles de toneladas de gasolina, por mar o por vía aérea. Rommel consideraba que la tentativa de llegar hasta el delta debía realizarla ahora o nunca. En las conversaciones celebradas el 27 de agosto, el mariscal Kesselring y el mariscal Cavallero le aseguraron que recibiría 6000 toneladas de gasolina, 1000 de las cuales llegarían por avión.

El *Feldmariscal* Rommel (a la derecha) hablando con unos oficiales italianos. El problema de los abastecimientos, ya grave en julio de 1942, había alcanzado durante el mes de agosto un punto extremadamente crítico para las fuerzas del Eje. (Alfredo Zennaro)



La noche del 31 de agosto Rommel lanzó el ataque. Escaseaban los carros de combate y las municiones, por lo que había que excluir la posibilidad de una acción frontal para hundir la fuerte línea británica; en consecuencia, recurrió a la única alternativa posible: un movimiento envolvente. Llevó a cabo ataques diversos en el sector septentrional del frente, un audaz ataque secundario en el centro y después el ataque principal en el Sur. Su intención era romper el frente en la depresión de El-Qattara, donde las posiciones defensivas británicas eran más débiles, para dirigirse después hacia el Norte, pasando por el este de Alam el-Halfa, y alcanzar la costa por El-Hamma. De esta manera esperaba envolver el despliegue enemigo, exactamente igual que había hecho tres meses antes en Ain el-Gazala. Si su plan tenía éxito, el Ejército 8 se vería cercado y quedaría cortado así el flujo de los abastecimientos desde la retaguardia.

El general de división Guingand, jefe de Estado Mayor de Montgomery, describe la llegada de éste y su plan de defensa.

Poco después de nuestra llegada al puesto de mando táctico, Montgomery me ordenó que convocara a los componentes del Estado Mayor, pues deseaba hablar con ellos.

Los malos tiempos del próximo pasado habían acabado –dijo–, ahora nos esperaban tan sólo victorias. Había comenzado un nuevo período. En seguida se dispuso a explicar la misión que el Primer Ministro les había confiado a él y al general Alexander: la destrucción de las fuerzas del Eje que se encontraba en el Norte de África.

Cualquier ulterior repliegue o retirada estaba absolutamente fuera de toda consideración. Debíamos mantenernos, combatiendo, donde nos encontrábamos. Incluso había ordenado que se quemasen todos los planes en los que se hablaba de retirada; y esperaba que se hubiera cumplido ya la orden. ¡Desde luego, se había cumplido! La defensa del delta no tenía para él significado alguno, por lo que la totalidad de los recursos destinados a ella debían aprovecharse para reforzar el Ejército 8.

Todas las fuentes de información indicaban la inminencia del ataque por parte de Rommel, y la intención de Auchinleck había sido, decididamente, la de defender la posición de El-Alamein. Sin embargo, tampoco dudaba en cuanto a la importancia del talud de Alam el-Halfa, y, durante su primera visita, también Montgomery se dio cuenta de la necesidad de defenderlo en fuerza. Pero, al mismo tiempo, advertía que «la mantequilla de que disponía era poca para la cantidad de pan en la que se tenía que extender». Era imposible organizar una defensa bien equilibrada, asegurarse la posesión de este talud de importancia vital y al mismo tiempo darle a su flanco izquierdo profundidad suficiente sin tener que asignarle más refuerzos.

En consecuencia, se dio la orden de que marcharan adelante parte de dos divisiones frescas. Sabíamos que se contaba con poco tiempo; pero, afortunadamente, fue suficiente para extender nuestro flanco izquierdo hasta cubrir de un modo adecuado el talud de Alam el-Halfa. Montgomery decidió que en esta batalla haría que los carros de combate de Rommel nos atacasen en terreno preparado para la defensa, y que no se le ofrecería al mariscal alemán la ocasión, que tantas veces se le había dado antes, de oponer a nuestras unidades acorazadas que avanzaban sus eficacísimos cañones de 88 mm. Montgomery ordenó que la mayor parte de nuestros carros de combate se enterrasen ofreciéndole así al *Afrikakorps* un espinoso problema para resolver.

Teníamos razón para suponer que Rommel usaría el «gancho de derecha», un movimiento de envolvimiento por el Sur, como había hecho tantas otras veces; por consiguiente, se trasladaron fuerzas móviles ligeras al sur de nuestras posiciones, con objeto de efectuar acciones de hostigamiento si las fuerzas enemigas se desplazaban para envolver nuestro flanco izquierdo.

El «Feldmariscal» Rommel describe las fases iniciales de la batalla.

Durante la noche del 30 al 31 de agosto, la infantería, con el grupo motorizado de la *Panzerarmee*, se lanzó al ataque contra los contrafuertes meridionales del frente defensivo británico de El-Alamein.

Pronto se iniciaron acciones de bombardeo por parte de la RAF en las zonas en que estaban concentradas nuestras fuerzas atacantes. Mientras numerosos cohetes lanzados en paracaídas iluminaban la noche como si se estuviera en pleno día, grandes formaciones de aviones lanzaban racimos de bombas rompedoras sobre mis fuerzas.

El Estado Mayor pasó la mayor parte de la noche al teléfono, por el que llegaban continuamente los partes. A pesar de ello, subsistían muchas dudas e incertidumbres sobre la situación real; si bien, en realidad, empezábamos a darnos cuenta de que las cosas no se desarrollaban exactamente según los planes previstos. El primer parte del *Afrikakorps* llegó hacia las ocho, cuando me encontraba en las proximidades del Yébel Kalakh. A causa de la existencia de densos y bien preparados campos minados enemigos, el DAK no pudo alcanzar los objetivos establecidos. Al amanecer, sus unidades avanzadas, con el grupo de exploración, habían llegado a un punto situado de 13 a 16 km al este de nuestros propios campos minados.

Los británicos habían defendido sus reductos con extraordinaria tenacidad, y con ello lograron retrasar nuestro avance. Esto había dado a las unidades enemigas de los sectores amenazados el tiempo suficiente para mandar un mensaje de alarma y partes sobre la situación a su centro de mando, por lo que el comandante británico había tomado ya las medidas necesarias.

Pocos minutos después, llegaba la mala noticia de que la explosión de una mina había matado al comandante de la 21ª *Panzerdivision*, el general von Bismarck, y que el general Nehring, comandante del *Afrikakorps*, había resultado herido durante un ataque aéreo.

Ahora, con las fuerzas acorazadas británicas concentradas para una acción contraofensiva inmediata, nos era imposible continuar la vasta maniobra de desplazamiento hacia el Este, pues nuestros flancos se encontrarían bajo la amenaza constante de la División Acorazada 10, por el Norte. Esto hizo que nos decidiéramos a dirigirnos hacia el Norte antes del tiempo previsto.

En consecuencia, los objetivos del ataque se establecerían ahora de la siguiente manera: la Cota 132 para el *Afrikakorps* y Alam Bueit-Alam el-Halfa para el Cuerpo de Ejército XX italiano. Según los informes de nuestro servicio de reconocimiento aéreo, este talud se hallaba poderosamente fortificado; también estaba defendido, como descubrimos más tarde, por la División de infantería 44 británica, llegada recientemente de Gran Bretaña.

Por nuestras experiencias anteriores, adquiridas en situaciones análogas, sabíamos que la batalla por el talud de Alam el-Halfa, clave de toda la posición de El-Alamein, sería durísima. Así, pues, se le pidió al *Feldmariscal* Kesselring que atacase desde el aire con fuerzas considerables durante los días siguientes.

Después de que el *Afrikakorps* se hubo abastecido de carburante y de municiones, lo que requirió bastante tiempo, se continuó el avance a las 13 horas, aproximadamente. El ataque, efectuado en medio de una violenta tormenta de arena, progresó bien en los primeros momentos, marchando inmediatamente a continuación la División Acorazada *Littorio*. Pero, por desgracia,

las Divisiones *Ariete* y *Trieste* iban con gran lentitud para cruzar los campos de minas y hacer pasar a sus unidades a través del sistema defensivo británico. Por consiguiente, el Cuerpo de Ejército Motorizado XX no pudo comenzar su avance hasta las 15, y desde el principio quedó bastante atrás, a la izquierda del *Afrikakorps*.

Mientras tanto, los medios motorizados y los carros de combate del *Afrikakorps* se abrían paso con evidente dificultad en la capa de suave arena que cubría la pista de su avance. A intervalos, pero durante todo el día, se levantaron violentas tormentas de arena, que molestaban mucho a mis hombres, aunque al mismo tiempo impedían que las fuerzas aéreas británicas efectuasen ataques eficaces contra mis unidades. A causa de las dificultades del recorrido, las reservas de carburante del *Afrikakorps* pronto estuvieron a punto de agotarse, por lo que a las 16 horas suspendimos el ataque a la Cota 132. El Cuerpo de Ejército XX italiano se hallaba aún notablemente retrasado, pero la División Ligera 90 había llegado a la posición que tenía asignada. La protección por el Este y por el Sudeste correspondía a los batallones de exploración.

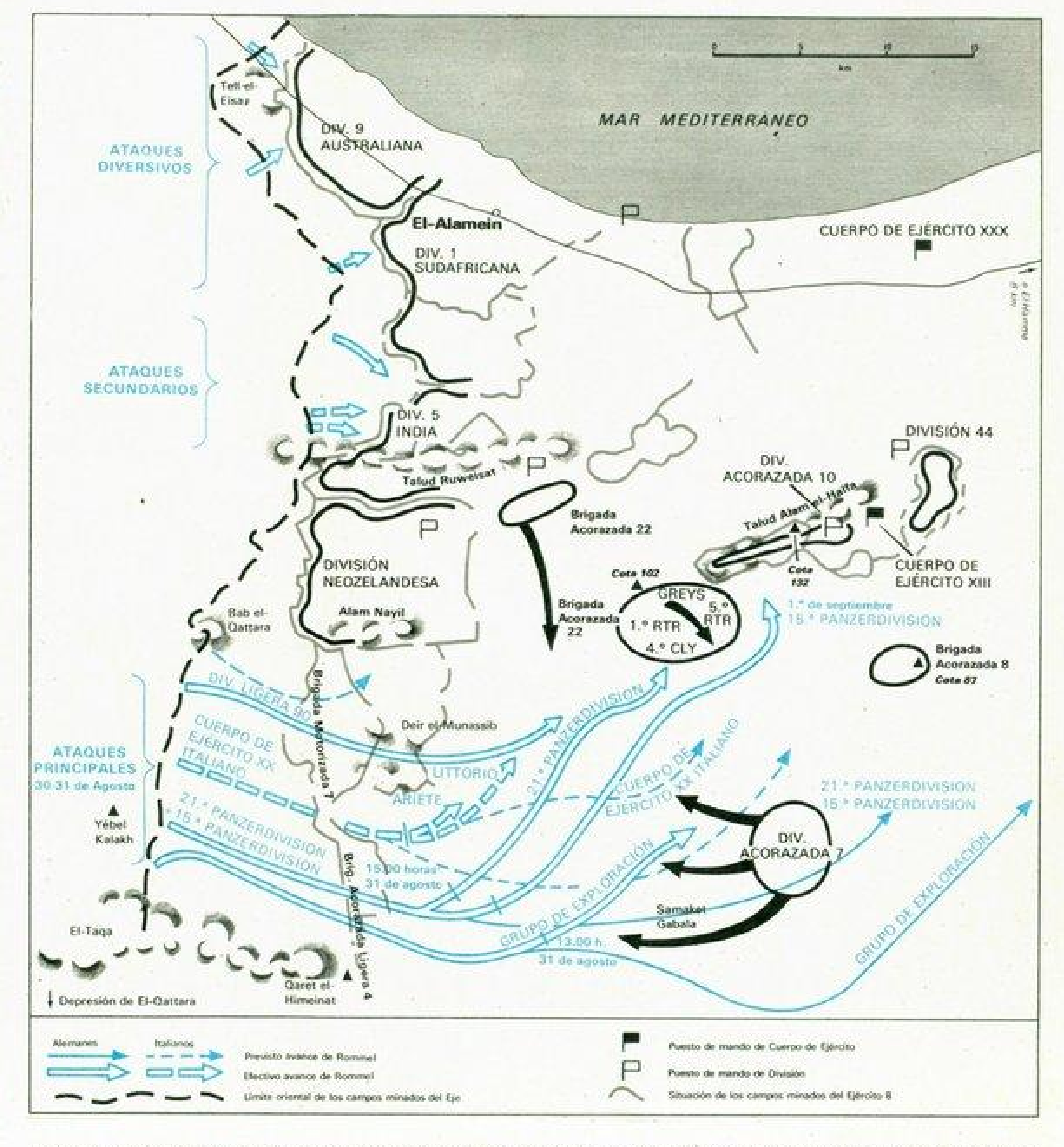
Y entre tanto, la gasolina prometida no había llegado aún a África; por otra parte, el transporte de los abastecimientos a través de las brechas abiertas en los campos de minas enemigos se veía muy dificultado por los medios acorazados británicos, que se encontraban al sur de nuestro saliente (División Acorazada 7). Por lo tanto, la mañana del día 1 de septiembre me vi obligado a renunciar a todo intento de emprender una acción de gran envergadura; había que evitar todo movimiento de gran radio de las fuerzas motorizadas, y lo máximo que podíamos permitirnos eran algunos ataques locales de objetivo limitado.

De acuerdo con esta decisión, la mañana del citado día 1 de septiembre, el *Afrikakorps* sólo atacó con la 15ª *Panzerdivision*. Tras inmovilizar con el fuego de su artillería cierto número de carros pesados británicos, el grueso de la división consiguió alcanzar la zona situada inmediatamente al sur de la Cota 132; pero allí, por haber casi agotado la gasolina, se vio obligada a renunciar también a este avance local.

De las 5000 toneladas de gasolina que tenían que llegar antes del 3 de septiembre, 2600 habían sido hundidas antes del día 2, y las restantes se encontraban todavía en Italia, en espera de ser embarcadas.

De las 23 horas en adelante, e ininterrumpidamente hasta la mañana del día 2 de septiembre, nos atacaron de nuevo sucesivas oleadas de aviones, que lanzaban bombas de todos los tamaños. Una vez más cayeron muchas bombas alrededor de mi puesto de mando. Un camión se incendió a menos de 10 metros de mi trinchera.

A partir de aquella noche decidí renunciar al ataque y retirarme por etapas hasta la línea El-Taqa-Bab el-Qattara. Las razones de mi decisión eran la grave situación aérea y el estado desastroso de nuestros abastecimientos. Ya no quedaban esperanzas de éxito para nuestra ofensiva; en parte porque no teníamos gasolina y porque el apoyo de nuestros cazas no era suficiente y en parte también porque la batalla había llegado a una fase en la que el resultado ya sólo dependía de la potencia del material. Si se hubiera continuado el ataque en la meseta que rodeaba la Cota 132 únicamente se habría llegado a una batalla de desgaste.



La noche del 30 al 31 de agosto las fuerzas del Eje atacaron el frente del Ejército 8 británico en un intento de cortar las líneas de abastecimiento enemigas. La táctica seguida reproducía, en general, la de Ain el-Gazala: ataques diversivos en el Norte, un ataque secundario en el centro y un ataque principal envolvente en el Sur, hacia Alam el-Halfa. Pero la amenaza de un ataque de la División Acorazada 7 obligó a Rommel a limitar la maniobra, que quedó neutralizada por la resistencia aliada.

En el extremo occidental del talud Alam el-Halfa la Brigada Acorazada 22 resistió el ímpetu del ataque de Rommel. Su comandante, el general de brigada G. P. B. (Pip) Roberts, describe las fases del combate del 31 de agosto.

Ahora consigo ver al enemigo con los prismáticos. Está avanzando directamente a lo largo de la línea de palos de telégrafo que conduce a nuestra posición. Sus carros de combate que van en cabeza avanzan y disparan, probablemente contra nuestros escuadrones ligeros, a los que he ordenado volver atrás dando un amplio rodeo a fin de no revelar nuestra posición efectiva.

Los carros enemigos avanzan; es un despliegue imponente. Ahora se desvían hacia el Este, y parece que se disponen a pasar de largo, a uno 1100 metros aproximadamente de nuestras posiciones más avanzadas.

Como había dado instrucciones rigurosas de no abrir fuego hasta que los carros de combate enemigos se encontrasen a menos de 900 metros, ahora me encuentro ante un dilema.

Imparto inmediatamente nuevas disposiciones al 4º CLY (*County of London Yeonmanry*, Yeonmanry del condado de Londres) y el 5º RTR *(Royal Tank Regiment)* para que se mantengan preparados para salir de sus posiciones defensivas; pero apenas he acabado de hacerlo cuando los carros de combate alemanes de cabeza se detienen, por lo que en seguida doy contraorden.

Ahora todos se vuelven hacia la izquierda; están desplegados frente a nosotros y comienzan a avanzar lentamente. Pocos segundos después, los carros del CLY abren fuego: la batalla ha comenzado, es difícil darse cuenta exactamente del paso del tiempo; pero parece ser que bastaron tan sólo unos pocos minutos para que todos los carros de combate *Grant*, del escuadrón del CLY, fueran presa de las llamas. No obstante, los carros enemigos se han detenido y también ellos han sufrido notables pérdidas; pero la situación es grave: hay una brecha muy ancha en nuestra defensa. Advierto de prisa a los hombres del regimiento *Greys*, que se ven obligados a salir a toda velocidad de sus posiciones defensivas y acudir a cerrar la brecha. Mientras tanto, los carros enemigos han vuelto a avanzar y se han acercado a los cañones contracarros de las brigadas de fusileros, los cuales se han abstenido exactamente de hacer fuego hasta la distancia de pocos centenares de metros.

Cuando por fin entran en acción, infligen graves pérdidas al enemigo, pero la mera fuerza numérica inutiliza algunos cañones.

Mientras tanto, una parte de las fuerzas enemigas ha iniciado una maniobra de envolvimiento de nuestro flanco izquierdo, y el 5º RTR ha entrado en acción; mas, aunque el 1º RTR no está combatiendo, no me atrevo a moverlo de su posición porque parece ser que todavía hay en la retaguardia una reserva de carros de combate alemanes que podrían dirigirse contra él.

El enemigo avanza de nuevo por el centro. Para detenerlo no dispongo más que de la artillería, por lo que hacemos fuego con todas las piezas que tenemos y conseguimos detenerlo otra vez. En este momento llegan desde el Norte los *Greys*, procedentes del otro lado del talud; en realidad no han empleado mucho tiempo, pero me ha

parecido una eternidad. Por radio los pongo al corriente de la situación mientras llegan cerca del campo de batalla y se apresuran a bajar la colina; han comprendido muy bien cuál es la brecha que tienen que llenar y se dirigen a ella inmediatamente. La luz comienza a disminuir y la situación en el centro parece que empieza a estabilizarse.

Entre tanto, en el centro del frente del Ejército, el enemigo se ha visto rechazado del talud Ruweisat por un potente contraataque y no ha reanudado la ofensiva. Al Sur, la Brigada Acorazada Ligera 4 se ha retirado hasta la zona de Qaballa y la Brigada Motorizada 7 ha hecho lo mismo en dirección Este, a través del frente de la Brigada Acorazada 22, si bien a unos 8 km más al Sur. Estas dos brigadas llevarán a cabo mañana una operación de hostigamiento en los flancos del enemigo.

Al amanecer del día 1 de septiembre aguzamos la vista para descubrir con nuestros prismáticos los cambios que el enemigo ha introducido en la articulación de su dispositivo de ataque durante la noche. No se nota un gran cambio, aunque parece ser que las fuerzas enemigas están extendidas en una zona bastante más amplia y situada más al Este que la tarde anterior. No sucede nada especial a las «primeras luces del día», y al amanecer no se ha decidido ciertamente ningún ataque. Sin embargo, poco tiempo después parece que se esté realizando algún movimiento hacia la posición del 5º RTR, y asimismo el CLY, a la izquierda, ha entrado en acción. Se descubre hacia el Este algún movimiento enemigo, y poco después nos comunican que la Brigada Acorazada 8 ha entrado también en acción. Más tarde llegamos a saber que ha tenido lugar una batalla de gran envergadura, con pérdidas por ambas partes; pero más graves para el enemigo.

Al día siguiente, 2 de septiembre, el vehículo enemigo más próximo se encontraba a una distancia de 2700 metros, por lo menos, y así no podíamos emprender otra acción que un fuego de hostigamiento de la artillería y, de vez en cuando, también de los carros. Observando atentamente los movimientos de los alemanes con mis prismáticos, se veía claramente que se estaban retirando.

La mayor parte de sus vehículos se hallaban orientados hacia el Oeste; algunos de ellos remolcaban a otros, y se disparaba muy poco contra nosotros.

Dentro del plan general de la batalla, el general Montgomery, en cuanto se percató de que el ataque de los medios acorazados alemanes había sido detenido firmemente en la posición de Alam el-Halfa, ordenó que se pusieran en práctica los nuevos planes, con la finalidad de asumir la iniciativa, cerrando las brechas abiertas en nuestros campos minados. El Cuerpo de Ejército XXX, que se encontraba al Norte, debía ceder unidades a fin de crear reservas para una operación que debía desarrollarse en dirección Sur, desde el sector neozelandés. Se decidió definitivamente que esta operación comenzaría la noche del 3 al 4 de septiembre; su apremiante urgencia se comprendió con toda claridad cuando, al amanecer del 3 de septiembre, se hizo evidente que el enemigo había roto los contactos al sur y al oeste de Alam el-Halfa, dejando la zona que había despejado llena de vehículos, unos inutilizables y otros sin carburante.

Se dictaron entonces rigurosas instrucciones para que el grueso de las grandes unidades no se alejase de las principales posiciones defensivas. El hecho de que tales instrucciones se promulgaran se debía a que el comandante del Ejército se daba cuenta de que sus fuerzas, y especialmente las unidades acorazadas, no estaban lo suficientemente adiestradas ni eran lo bastante eficientes, en lo que concernía a los medios mecánicos, para entablar una batalla de movimiento. Además, como habíamos rechazado al enemigo infligiéndole graves pérdidas, siendo las nuestras relativamente ligeras, no quería de ningún modo perder la ventaja que habíamos conseguido al trabar combate en el terreno elegido por nosotros.

A partir de este momento, se dio mayor impulso a las acciones de hostigamiento, tanto por parte de la RAF como de la División Acorazada 7, que se encontraba al Sur. Al comienzo de la tarde del día 3 de septiembre llegaron informes de movimientos hacia el Oeste, a través de brechas en los campos minados, de columnas enemigas.

Los ataques hacia el Sur, partiendo de las posiciones neozelandesas, se desarrollaron según los planes previstos en el transcurso de la noche del 3 al 4 de septiembre, encontrando durísima y tenaz resistencia. Los alemanes, el día 4, lanzaron repetidos y potentes contraataques para hacer fracasar nuestros intentos de aislarlos. Los combates continuaron durante los dos días que siguieron, entre nuestros dos cinturones de campos minados, y era evidente que el enemigo estaba dispuesto a combatir duramente por esta zona.

El día 7 de septiembre, muy de mañana, se interrumpió la batalla y se organizaron nuevas posiciones defensivas al este de la zona de combate, cerca de los campos minados.

Volviendo la vista atrás, quisiera aprovechar la ocasión para dejar bien sentado un punto especial. Se ha expresado repetidamente la opinión de que el éxito del general Montgomery en el desierto egipcio occidental fue una consecuencia, sin la menor duda, de su superioridad en hombres y en medios respecto al enemigo, superioridad que no había tenido ninguno de sus predecesores. Si bien esto puede ser cierto en lo que respecta a las fases posteriores de la campaña, en Alam el-Halfa nuestras fuerzas, en comparación con las del enemigo, eran en todo caso inferiores de lo que habían sido en los primeros meses del verano. Y por otra parte, la rapidez con que el general Montgomery se dio cuenta de los elementos esenciales de la situación en cuanto llegó al desierto, el sólido plan que estableció inmediatamente y la voluntad inflexible con la que dirigió la batalla ejercieron una influencia tan profunda en todo el Ejército 8 que, en pocas semanas, consiguió transformar una fuerza «valerosa pero incierta» en un «Ejército victorioso».[1]

Para Rommel, las consecuencias de la batalla de Alam el-Halfa iban mucho más allá de una simple jugada perdida; incluso más allá de su conciencia de que la defensa de El-Alamein estaba debilitada, pues predijo el desarrollo futuro de la batalla, claramente dibujado en las arenas del desierto.

Nuestra ofensiva había fracasado por las siguientes razones:

- en contra de lo que nuestro servicio de reconocimiento había informado, las posiciones británicas del Sur eran muy consistentes;
- ataques continuos y potentísimos por parte de la RAF, cuyo predominio aéreo era ya prácticamente absoluto, había inmovilizado mi Ejército en el terreno, haciendo imposible toda operación regular de despliegues o todo avance en los tiempos preestablecidos;
- la gasolina, condición esencial para el éxito de nuestro plan, no había llegado. Algunos de los buques que el general Cavallero nos prometió habían sido hundidos, otros se hicieron a la mar con gran retraso y otros ni siquiera habían salido de sus puertos de origen. Además, por desgracia, Kesselring no pudo mantener su promesa de mandar al frente, por avión, 500 toneladas de gasolina al día en caso de necesidad.[2]

Nuestras pérdidas, causadas sobre todo por los ataques de la RAF, con bombarderos y vuelos a baja altura, habían sido muy graves. Ascendían, entre italianos y alemanes, a 570 muertos, 1800 heridos y 570 prisioneros; en total se perdieron unos 3000 hombres. En cuanto al material, el punto principal de la situación lo representaban nuestras pérdidas en vehículos, que ascendían a 50 carros de combate y 400 camiones, y además 15 cañones de campaña y 55 cañones contracarros.

Según los informes de las grandes unidades, habíamos hecho 350 prisioneros y destruido o capturado 150 carros de combate y autoametralladoras británicos. Habíamos destruido también 10 cañones de campaña y 20 cañones pesados contracarros.[3]

En el transcurso de esta operación aprendimos una lección muy importante, destinada a influir decisivamente en todos nuestros planes posteriores; es más, en toda nuestra futura dirección de la guerra. Y la lección era que las posibilidades de acción terrestre, desde el punto de vista operativo y táctico, se hacen muy limitadas si el enemigo domina el espacio aéreo con una potente aviación y puede realizar grandes incursiones con masas de bombarderos pesados sin preocuparse del riesgo.

Más tarde, las tropas siempre llamaron a esta batalla la de los «seis días», pues había durado precisamente seis días desde el comienzo de la ofensiva hasta el momento de nuestra retirada a nuevas posiciones.

LA BATALLA DE LOS "SEIS DÍAS" 1942

30-31 de agosto: Rommel lanza un ataque general envolvente contra el sector meridional de la posición británica, ataques diversivos en el Norte y uno secundario en el centro. El DAK se ve dificultado en su sección por los campos minados y por los ataques aéreos; preocupado por el retraso y por la amenaza de un ataque contra su flanco por parte de la División Acorazada 7 británica, Rommel decide apresurar la maniobra de aproximación, atacando en consecuencia, el extremo occidental del talud Alam el-Halfa. Por la tarde el DAK lanza su ataque contra la Brigada Acorazada 22, aunque la 15ª *Panzerdivision* se dispone a envolverla por el flanco oriental, el ataque ha de ser suspendido por falta de carburante.

1 de septiembre: la 15ª *Panzerdivision* continúa abriéndose paso por el flanco oriental y conjura un intento de la Brigada Acorazada 8 de avanzar para enlazar con la Brigada Acorazada 22. A pesar de este logro táctico, Rommel se ve nuevamente obligado a suspender el ataque.

2 de septiembre: bajo continuos ataques aéreos, Rommel ordena al DAK que se retire sobre la línea El-Taqa-Bab el-Qattara. Montgomery comienza a preparar un contraataque limitado.

3-4 de septiembre: en el Sur el ataque neozelandés encuentra una tensa resistencia, pero alcanza sus objetivos. Sin embargo, se ordena la retirada de las unidades, porque se encuentran en posición demasiado expuesta.

[1] Este fragmento y el del general Bayerlein se reproducen por concesión de los titulares del derecho de reproducción, la *US Marine Corps Association*, editores de la *Marine Corps Gazette*, periódico de los oficiales de los *marines*. Copyright 1956 by Marine Corps Association.

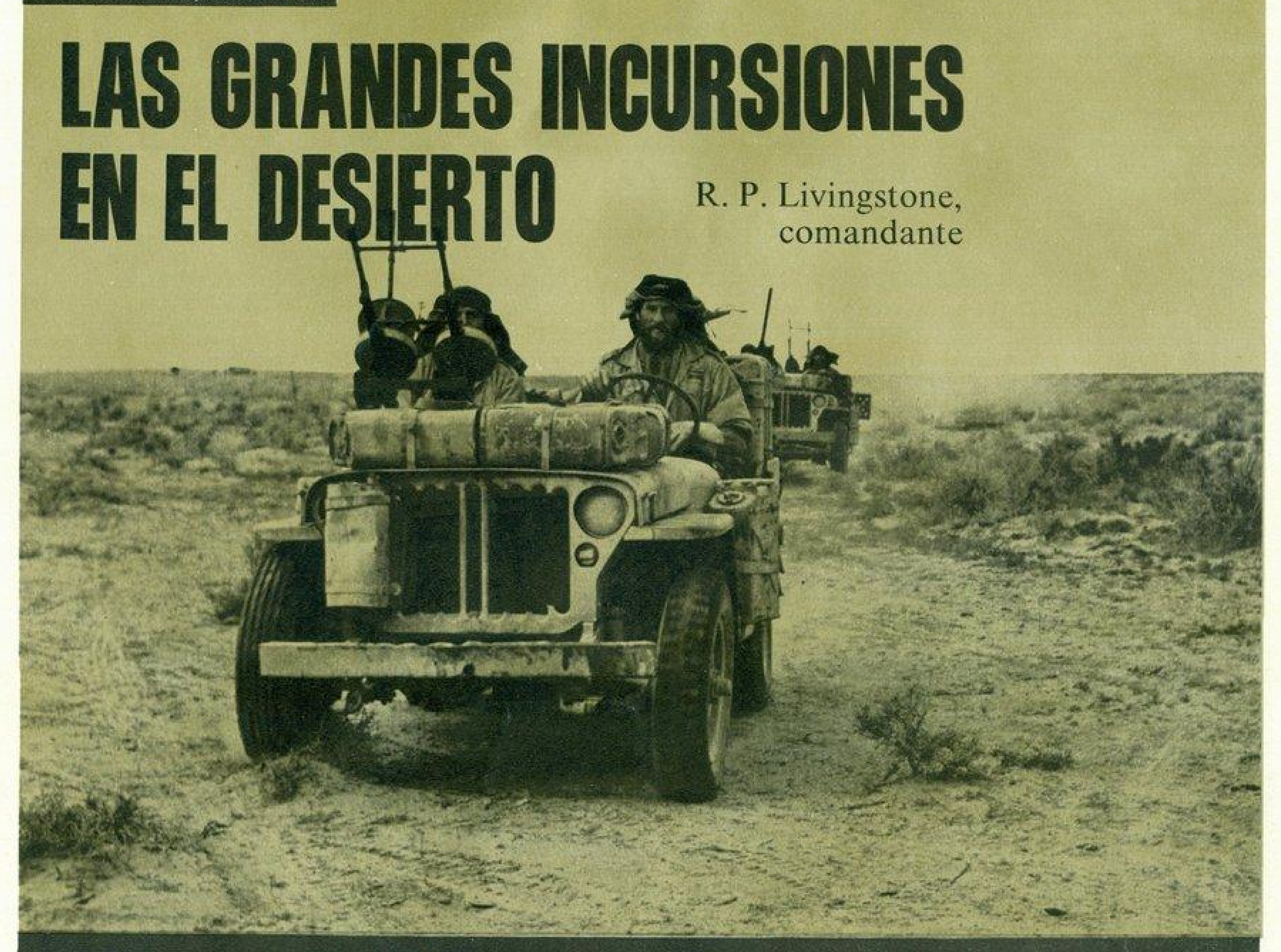
[2] El general Westphal, en su libro, dice que Kesselring envió realmente estas 500 toneladas de gasolina, pero que ésta «se consumió» en el recorrido para llegar al frente.

[3] Las pérdidas británicas, según Alexander, fueron: 1640 hombres entre muertos, heridos y desaparecidos; 68 carros de combate y 18 cañones contracarros; pero ningún cañón de campaña. Los británicos «valoraban» las pérdidas del enemigo, entre muertos y heridos, en 4500, casi el doble de la cifra indicada por Rommel; pero habían capturado tan sólo 300 prisioneros. En el campo de batalla capturaron 51 carros de combate de ellos 42 alemanes, 30 cañones de campaña y 40 cañones contracarros.

Desierto occidental, septiembre de 1942

LAS GRANDES INCURSIONES EN EL DESIERTO

R. P. Livingstone, comandante



La noche del 13 de septiembre de 1942 Gran Bretaña lanzó a sus caballeros de aventura del desierto, sus unidades autónomas, contra tres objetivos de importancia capital situados detrás de las líneas enemigas: Bengasi, Barca y Tobruk. Dos días después, un cuerpo seleccionado de tropas irregulares francesas atacó la guarnición italiana en el oasis de Gialo. Consideradas en su conjunto, las tres incursiones británicas representaron un fracaso, mientras que el golpe de mano francés tuvo un desenlace incierto. Sin embargo, individualmente, los que tomaron parte en ellas podían estar satisfechos, pues consiguieron demostrar que el "Zorro del desierto" no tenía el monopolio de la audacia y de la imaginación.

A fines de junio de 1942, como ya se sabe, el Ejército 8 británico, derrotado en la batalla de Ain el-Gazala, tuvo que retirarse 560 km, hasta la posición de El-Alamein, entre la depresión de El-Qattara y el mar. Allí, protegidas por ambos flancos, las desgastadas divisiones se reunieron y detuvieron a las fuerzas del Eje en las proximidades del delta.

Mientras una corriente continua de aviones fluía a través de África, de Takoradi a Jartum, y los convoyes avanzaban por la ruta de El Cabo y por el golfo de Suez, el mando británico hacía todo lo posible para contrarrestar y dificultar el flujo de abastecimientos enemigos. Desde Egipto y Malta la RAF martilleaba los puertos de Bengasi y de Trípoli y los submarinos patrullaban por las rutas marítimas entre Italia y África. Pero, desde Bengasi hasta el frente la línea de abastecimientos de Rommel se extendía a lo largo de más de 800 km y ésta debía atacarse por tierra.

Para ello existían los hombres adecuados: el LRDG *(Long Range Desert Group)* y el SAS *(Special Air Service)*, grupos muy acostumbrados a moverse en el desierto; y estaba también la fuerza de defensa del Sudán.

Hacia finales de agosto de 1942, los diversos grupos se pusieron en marcha, avanzando a lo largo del Nilo hasta Asyut y después, guiados por el LRDG, por una rudimentaria pista, hasta el oasis de El-Dakhla, para continuar hacia el Sudoeste, a través del inmenso desierto. Así llegaron al oasis de Cufra, a 1600 km de El Cairo.

Cufra había sido ocupada por los soldados de la Francia Libre, del general Leclerc, en marzo de 1941. Ahora su guarnición estaba formada por tropas de la *Sudan Defence Force* y por destacamentos del Regimiento *Welch*.

La fecha elegida para la acción era el 13 de septiembre. Aquella noche el SAS se lanzaría contra Bengasi, sembrando en ella la confusión y dedicando atención especial al puerto, procurando hundir algunos buques en la entrada. El LRDG atacaría el aeropuerto de Barca, y el teniente coronel Haselden, con su grupo mixto de comandos, penetraría en la periferia de Tobruk, disfrazado de prisionero de guerra.

El 2 de septiembre, tres columnas del LRDG (neozelandesa, rhodesiana y Guardias) partieron de su base de El-Fayum, en 22 camiones, bajo el mando del comandante Jake Easonsmith. Fueron directamente hacia el «Gran mar de arena», pasando por el «Gran túmulo» y al norte de Cufra, donde la columna rhodesiana se separó de las otras para unirse al grupo del SAS de Stirling, que estaba en camino hacia Bengasi; pero el resto, 45 hombres con cinco *jeeps* y doce camiones Chevrolet quedaron bien protegidos en un uadi, a 24 km al sudoeste de Barca.

Easonsmith llevaba consigo a «Popski» (apodo del teniente coronel Poniakoff) y a dos de sus árabes, a quienes envió a Barca para descubrir cuanto pudiesen.

Las dos patrullas abandonaron su refugio al crepúsculo (a las 18,15 horas aproximadamente), para iniciar la marcha final de aproximación a Barca. Por el camino se encontraron con un pues-

to avanzado italiano, en Sidi Rawi, y se entabló una viva escaramuza cortándose los hilos del teléfono con Barca. Luego, las dos patrullas, con los faros de los camiones encendidos, se lanzaron a lo largo de la carretera asfaltada a toda velocidad.

«Popski», con un camión de Guardias, se quedó atrás para cubrir la retirada. La patrulla neozelandesa, mandada por Nick Wilder, se desvió para dar la vuelta a la ciudad y llegar al aeródromo, que era el objetivo principal; el sargento Dennis, con el resto de la patrulla de Guardias, prosiguió hasta el cuartel, para impedir que las tropas entorpeciesen la actividad de Wilder, mientras Easonsmith se dirigió al puesto de mando italiano. No consiguiendo localizarlo, volvió a buscar a «Popski», que conocía bien la ciudad. Llamaron ruidosamente a la puerta, pero nadie contestó, por lo que la hicieron saltar con una granada de mano y registraron todo el edificio, hasta que encontraron la centralita.

Mientras tanto, el sargento Dennis y sus hombres habían efectuado una operación similar en el cuartel, donde consiguieron apartar la atención de lo que estaba ocurriendo en el aeródromo.

En este lugar, Wilder y sus neozelandeses habían encontrado una puerta sin vigilancia y comenzaron por incendiar un depósito de carburante. A la luz de este incendio, dieron vueltas por el aeródromo durante casi una hora, disparando contra unos treinta aviones que se hallaban en tierra.

El grupo del teniente coronel Stirling, que debía efectuar el ataque contra Bengasi contaba con unos 200 hombres; viajaban en 40 camiones y en 40 *jeeps* y se les había agregado, como guía, una patrulla del LRDG. El grupo de vanguardia, mandado por Paddy Mayne, partió de Cufra hacia el 6 de septiembre, cruzó las gargantas del mar de arena hasta El-Zighen, pasó ante Gialo en pleno día, oculto por la reverberación, como se esperaba, y llegó al refugio del Yébel el día 11. Los hombres del grupo se ocultaron en los matorrales, a unos 40 km de Bengasi, y se pusieron en contacto con Bob Melot, un comerciante belga de algodón que se había alistado cuando Italia entró en guerra y que desde entonces, como hacía «Popski» más al Oeste, había llevado una vida difícil en el Yébel, recogiendo información de los árabes y transmitiéndola a El Cairo. Discutieron los detalles de la operación y él les dio las noticias más recientes, que no eran muy alentadoras. Decidieron mandar a Bengasi a uno de los agentes árabes de Melot, ordenándole que volviera por la noche para informar.

El árabe volvió muy tarde, y trajo noticias poco agradables. Por toda Bengasi circulaban rumores de un ataque, esperado para el 14 de septiembre; se habían enviado refuerzos y colocado más campos minados alrededor de la ciudad. Entonces llegó Stirling con el grueso de la fuerza, y se puso en contacto por radio con El Cairo. Se le respondió: «No hagáis caso de los cotilleos de los bazares y proceded según los planes». Y así lo hicieron. Aquella misma tarde Melot, con un pequeño grupo, atacó un fortín que dominaba el borde del talud. Lo tomaron, matando o capturando a los hombres de la guarnición, pero a costa de muchas pérdidas, entre ellas el propio Melot, que resultó gravemente herido. El grueso de la fuerza partió al anochecer, y se fue en los camiones a través de los campos hasta el borde del talud; pero el árabe que los guiaba se perdió. A lo lejos las llamaradas de las bombas indicaban que la RAF estaba haciendo todo lo posible para mantener empeñados a los defensores.

El convoy se detuvo mientras Stirling trataba de examinar la situación. Una lámpara roja indicaba la barrera de la carretera; pero no parecía que hubiera nadie en los alrededores. Había una alambrada a ambos lados de la ruta, y la tierra recientemente movida daba a entender que se habían colocado minas poco antes, por lo que se consultó a Bill Cumper, experto en explosivos del SAS y, tras una breve discusión, Stirling decidió continuar por la carretera. Bill Cumper levantó la barra del puesto de bloqueo y le hizo una señal al *jeep* que iba en cabeza para que avanzara. «¡Que comience la batalla!» dijo. Inmediatamente una docena de ametralladoras abrieron fuego en plena oscuridad; proyectiles de 20 mm pasaron silbando sobre sus cabezas, como latigazos, y comenzaron a caer pesadas granadas de mortero. Los hombres del SAS abrieron fuego con las *Vickers K* y avanzaron hacia el enemigo; pero en pocos segundos los dos *jeeps* de cabeza fueron alcanzados e incendiados.

Una vez eliminado el factor sorpresa, parecía imposible poder sobrepasar las defensas de Bengasi; lo único que se podía hacer era retirarse e intentar situarse en un lugar protegido antes de que, con la luz del día, toda la guarnición se echase sobre ellos. Aisladamente y en grupos, los vehículos dieron la vuelta y se dirigieron velozmente hacia el talud, chocando y saltando en la oscuridad contra las irregularidades del terreno. Durante todo el día una docena de aviones, por lo menos, volaron sobre ellos, bombardeándolos y ametrallándolos; pero no llegaron fuerzas terrestres para destruir a los incursores inmovilizados, por lo que, en cuanto se puso el sol, pudieron salir y hacer un recuento de sus bajas. Aquella noche remontaron el talud y volvieron al *uadi* del que habían salido. Pero al día siguiente los aviones los localizaron, destruyendo camiones, valiosas reservas de agua y de gasolina y hasta su última radio.

Entonces el grupo se dividió. Stirling se quedó atrás para recoger a los individuos dispersos. Y el resto, en dos grupos, se dirigió hacia la frontera meridional del Yébel, donde hubo de hacer frente a otro día infernal. La gasolina y el agua se iban agotando: y Cufra estaba a 800 km. El grupo decidió avanzar hacia Gialo, esperando encontrarla en poder de la *Sudan Defence Force*. Afortunadamente, aunque ésta había sido rechazada por el fuerte, se encontraba aún en las proximidades, y así, en la noche del 19 de septiembre, los supervivientes del SAS establecieron contacto con dicha fuerza cerca del oasis.

La *Sudan Defence Force* salió de Cufra hacia Gialo el 11 de septiembre. Contaba con dos secciones de infantería y con dos compañías de ametralladoras motorizadas, apoyadas por una batería de obuses de 94 mm, capturadas a los italianos. En total eran unos 200 hombres en 120 vehículos, al mando del teniente coronel A. B. Browne. Se había agregado al grupo una patrulla del LRDG como guía y para la exploración.

Siguieron el mismo camino que los otros, a través del estrecho paso del mar de arena hasta El-Zighen, y el día 14 estaban apostados en el *uadi* de Middle Lift, su base avanzada. Ante ellos se extendía el Serir de Kalansho, donde se encontrarían a merced de los ataques aéreos; sin embargo, durante la tarde del 15 de septiembre, consiguieron cruzarlo y de noche llegaron al límite occidental del oasis sin ser descubierto. Desde allí, tres columnas avanzaron a menos de 100 metros del fortín antes de que, tras darles el alto, el enemigo abriese un fuego violento.

Un duelo artillero de cuatro días

Los confusos combates se prolongaron durante toda la noche, y llegó un momento en que los sudaneses consiguieron entrar en el fortín; pero fueron rechazados, y al despuntar el día tuvieron que retirarse al extremo occidental del oasis. Allí se mantuvieron cuatro días, sosteniendo un duelo artillero con el fortín y defendiéndose de una serie de ataques aéreos. El teniente coronel Browne había organizado otro ataque para la noche del 19; pero antes de que éste pudiera comenzar llegó de El Cairo una orden que suspendía la acción y disponía la retirada de la *Sudan Defence Force*. El objetivo del ataque se había alcanzado en cuanto a la protección de los que habían efectuado las incursiones, los cuales, en el camino de regreso de Barca y de Bengasi, consiguieron llegar a sus bases sin que les hostigara la guarnición de Gialo: a decir verdad, los hombres de Stirling lo habrían pasado muy mal sin la ayuda de la *Sudan Defence Force*.

El 18 de septiembre la fuerza se replegó sobre el *uadi* Middle Lift y después volvió a Cufra, con 25 hombres menos entre muertos y heridos.

Objetivo: Tobruk

La incursión contra Tobruk se había desarrollado, a partir del modesto proyecto original de destruir los depósitos de gasolina, hasta convertirse en un ataque en fuerza por parte de los tres Ejércitos. El grupo procedente de Cufra formaba la Fuerza B, mandada por el teniente coronel Haselden, y tenía que penetrar en el interior del perímetro de Tobruk fingiendo ser, como ya se ha dicho, un grupo de prisioneros debidamente vigilados. Los hombres de la «escolta», con uniformes alemanes, eran voluntarios del SIG (*Special Identification Group*, Grupo Especial de Identificación); se trataba de judíos palestinos de origen alemán, y si caían prisioneros podrían considerarse afortunados si los fusilaban inmediatamente. Una vez dentro de Tobruk, la Fuerza B debía formar una cabeza de puente junto a la barrera flotante del lado meridional del puerto. Conseguido esto, se pondría en comunicación con la Fuerza C, constituida por una compañía del batallón *Argyll y Sutherland Highlanders* y por una sección de fusileros *Royal Northumberland*, con ametralladoras medias, algunos ingenieros, artilleros y personal sanitario, que llegarían de Alejandría a bordo de 16 lanchas torpederas y 3 lanchas motoras a las órdenes del capitán de fragata J. F. Blackburn, de la marina británica.

Entre tanto, la Fuerza A, con los destructores *Sikh* y *Zulu*, desembarcaría unos 400 hombres del Batallón de fusileros XI de Marina, mandados por el teniente coronel Unwin, en Marsa el-Mreisa, al norte del puerto. Inmediatamente penetrarían en la parte habitada, uniéndola a las Fuerzas B y C, y sus equipos de zapadores destruirían los talleres de reparación de petroleros, que se encontraban en aquella zona. La Marina entraría en el puerto y hundiría los barcos que encontrase, en tanto que una patrulla del LRDG destruiría la estación de radar y liberaría a los prisioneros de guerra.

La fuerza D, formada por el crucero antiaéreo *Coventry* y por ocho destructores del tipo *Hunt*, protegería la retirada, y durante la noche el crucero *Dido*, con otros cinco destructores, bombardearía El Dab'a en una acción diversiva. La aportación de la RAF sería una incursión aérea en fuerza contra la misma Tobruk.

La fuerza B salió de Cufra el 6 de septiembre; los camiones, formados en columna, pasaron silenciosamente ante Gialo por la noche y llegaron el día 10 a Hatiet el-Etla, a 135 km al sur de Tobruk, una distancia que se podía recorrer fácilmente en un día. En Tobruk sólo tenían que entrar tres camiones: los hombres irían amontonados en ellos, para imitar los métodos alemanes en lo referente al transporte de prisioneros de guerra. Marchando lentamente, para no levantar polvo, que podría atraer la atención de los aviones, y con los hombres del LRDG a la cabeza como exploradores, avanzaron durante todo el día 13 de septiembre hasta un punto desde el que podían distinguir en el horizonte las nubes de polvo levantadas por las columnas de vehículos del Eje. Entonces los hombres del LRDG se detuvieron y los tres *Chevrolet* continuaron solos.

Acababan de separarse cuando una nube de polvo apareció en el desierto. Los hombres del LRDG entraron inmediatamente en acción, y en pocos minutos destruyeron una patrulla italiana.

Mientras tanto, el grupo de Haselden se abría camino en el desierto hacia la carretera asfaltada. No atrajo la atención del enemigo mientras se



Una patrulla del LRDG mostrando el armamento de un camión *Chevrolet* adaptado para las incursiones en el desierto y provisto de fusiles ametralladores capaces de hacer fuego terrestre y antiaéreo. *(Imperial War Museum)*

unía a la corriente de vehículos que fluía hacia Tobruk, y en el puesto de revisión de documentos se admitieron los documentos falsos; entonces los guardias le hicieron señal de que pasara.

El alto de un centinela

Había oscurecido, y los cambios inesperados en la disposición del lugar retrasaron su marcha. Pero, al final, encontraron el camino, y estaban a punto de llegar cuando les detuvo un centinela. Los camiones se detuvieron y un oficial bajó y avanzó en la oscuridad. Unos minutos después volvió, llevando un fusil alemán. «Guárdalo –dijo– ése no lo necesitará ya donde ha ido». Mientras bajaban de los camiones en la ensenada de Sciausc, resonaron en Tobruk tres disparos de cañón: era la alarma aérea; en aquel momento eran las 21,30 horas. Se oía el zumbido de los bombarderos que se acercaban, se encendieron los reflectores, sonaron silbatos y los cañones abrieron fuego. Aquel estruendo general cubriría cualquier ruido que hicieran los hombres de Haselden.

Y aquellos hombres sabían lo que tenían que hacer. Se dividieron en grupos, se esparcieron por la zona y comenzaron a formar metódicamente su cabeza de puente, limpiando mientras avanzaban barracones y reductos con granadas de mano. Era una dura misión. A medianoche, la parte occidental de la ensenada estaba despejada. Pero en el sector oriental el grupo del comandante Campbell se había visto retrasado por un campo de minas, y era ya la una y cuarto cuando pudieron lanzar sus cohetes verdes. No quedaban ya más que unos minutos, y el coronel Haselden envió la señal «Nigger» a El Cairo, desde donde la transmitieron a la Fuerza C. Era la señal de vía libre, para las lanchas torpederas.

Pero el tiempo transcurría y éstas no aparecían. Finalmente, a las tres, aproximadamente, aparecieron dos de ellas y desembarcaron algunos fusileros del *Royal Northumberland* con dos cañones, pero uno se atascó en una roca y no pudieron sacarlo.

Las cosas iban mal también en la otra parte de Tobruk. El *Sikh* y el *Zulu*, con los fusileros de marina de la Fuerza A, llegaron puntuales, a las tres, a la posición establecida a dos millas de la costa. Pero el mar estaba agitado, los buques se balanceaban, y las barcazas, que debían ser remolcadas por dos lanchas motoras, apenas conseguían mantenerse a flote.

Media hora después llegó, por radio, un mensaje del coronel Unwin. El motor de su lancha se había estropeado; él y las embarcaciones que remolcaba iban a la deriva.

A las cinco se comenzó a combatir en la orilla; los destructores se acercaron más, y el *Sikh* encontró algunas de las barcazas dispersas. Mientras estaba recogiendo a los hombres se encendieron los reflectores y poco después se posaron de lleno en el destructor. Las baterías costeras abrieron fuego desde cerca, apuntando directamente, y a ellas se unieron los cañones antiaéreos de 88 mm; los dos buques respondieron con todas sus piezas, disparando contra los reflectores. Ambos destructores fueron alcanzados repetidas veces, y a las 5,20 el *Sikh* estaba inmovilizado. Hacia el Este, otros reflectores habían descubierto un grupo de lanchas torpederas, y también éstas se encontraban bajo un fuego violento. Era evidente que la partida estaba perdida; ahora se trataba de evitar pérdidas ulteriores. El capitán de navío Micklethwaite dio la señal de retirada para todas las fuerzas navales. El *Zulu* intentó remolcar a su buque gemelo, pero todas las tentativas fueron vanas. Se estaba haciendo de día, y poco después de las siete Micklethwaite ordenó al *Zulu* que se retirase. Casi una hora después se dio la orden de abandonar el buque y al poco rato el *Sikh* se hundió.

Al amanecer despegaron aviones de todos los aeródromos del Eje; los *Stukas*, los *Me-109* y los *Machi-202* persiguieron durante todo el día a los buques en retirada. Los *Stukas* atacaron y hundieron, a pesar de su escolta de *Beaufighter*, al crucero antiaéreo *Coventry*, que acudía para proteger al *Zulu*. Éste continuó navegando y sobreviviendo a numerosos ataques; pero acabó hundiéndose a tan sólo 100 millas de Alejandría.

A los hombres de la orilla no les quedaba más alternativa que luchar desesperadamente y después huir por tierra. Y eso es lo que hicieron.

En la otra parte del puerto, el coronel Haselden había dado órdenes de volar los cañones capturados. En cuanto se hizo de día las fuerzas del Eje comenzaron a atacar la cabeza de puente de la Fuerza B con creciente intensidad; pero los comandos rechazaron varias veces al enemigo, hasta que éste los dividió en pequeños grupos y los eliminó. Haselden murió en un contraataque.

En conjunto, las incursiones del 13 de septiembre de 1942 fueron un fracaso; sin embargo, los que participaron en ellas no tenían nada que reprocharse.

No obstante, Rommel se sintió muy inquieto. Se enviaron a Tobruk unas cuantas unidades motorizadas, y él mismo escribió: «El ataque británico nos alarmó bastante, pues Tobruk era una de nuestras posiciones más vulnerables. Temía que el enemigo pudiese intentar otra operación del mismo tipo al comienzo de la ofensiva, y di instrucciones al vicealmirante Lombardi y al general Deindl para que reforzasen las defensas del reducto».

Desierto occidental, octubre-noviembre de 1942

EL-ALAMEIN: CAMBIAN LOS VIENTOS

sir Francis de Guingand,
general de división

Cuando los ejércitos del Eje en África se pusieron en movimiento para hacer frente al ataque del Ejército 8, el 23 de octubre, se encontraban en condiciones de desventaja en casi todos los aspectos. Y la menor no era la ausencia de su gran jefe, el general Rommel, quien, el 23 de septiembre, enfermo, se había trasladado a Alemania para descansar y someterse a cuidados médicos. En su lugar ostentaba el mando el general Stumme, quien sabía que, de darse un ataque enemigo, Rommel volvería inmediatamente, convencido como estaba de ser el único que se hallaba en condiciones de adoptar la decisión más justa en el caso de una situación crítica en el frente de El-Alamein.

Sin embargo, también Rommel consideraba aquella defensa contra un enemigo fuerte en medios y en material, como «una batalla sin esperanza»; pues había obtenido, de sus superiores de Roma y de Berlín, muchas promesas, pero poca ayuda efectiva. Por lo tanto, de día en día disminuían sus reservas de tropas, de carros de combate y de municiones, así como de carburante y de vituallas. Por ejemplo, Rommel estaba al corriente de una superioridad británica de 2 a 1 en lo que respecta a carros de combate, pero en realidad tal superioridad era de $2^1/_2$ a 1 si se incluían los 300 carros italianos y de $5^1/_2$ a 1 si sólo se contaban los alemanes. Ahora la RAF dominaba el cielo, haciendo que parecieran casi insignificantes, en comparación, los desesperados esfuerzos de la Luftwaffe. Hallándose en Roma, Rommel dijo a Mussolini que, a menos que la situación de los abastecimientos mejorase, el Eje tendría que abandonar el Norte de África, pero se dio cuenta de que no había logrado hacer comprender la gravedad de la situación, y en Berlín se encontró ante un muro de optimismo ciego y de falsas promesas.

Mientras tanto, en el frente, lo único que la Panzerarmee podía hacer era preparar una zona más densamente fortificada en la franja medianera entre el mar y la depresión de El-Qattara, basándose en la consideración elemental de que, si se lanzaba al descubierto, sería arrollada por falta del número adecuado de camiones y de carburante para retirarse o para desarrollar una acción de retaguardia en repliegue. Así, su plan consistía en mantener a toda costa cada puñado de tierra, eliminando cualquier penetración enemiga mediante un inmediato contraataque.

El sistema defensivo alemán creado por estas medidas no era diferente del que se practicó en el frente occidental a finales de la primera Guerra Mundial: una zona defensiva que profundizaba por detrás de una pantalla de puestos avanzados, en el intento de ganar tiempo para que pudieran reunirse y contraatacar las reservas móviles. Pero un aspecto técnico en particular ampliaba la concepción de 1918: las minas contracarro y contra personal. Unas 500.000 de ellas, además de la bombas y de las granadas británicas sepultadas, se sembraron densamente alrededor de cada localidad que se defendía, constituyendo un ancho cinturón a lo largo de todo el frente.

En todos los sectores, las tropas italianas, muy reforzadas por las alemanas para garantizar la estabilidad, esperaban el asalto con creciente ansiedad. Su dispositivo constituía una invitación a una batalla de desgaste. Y si el comandante británico hubiera aceptado aquella invitación, se habría encontrado ante una batalla de duración muy larga.

Antes de que se iniciara la batalla de Alam el-Halfa, nos visitó Winston Churchill durante su viaje de vuelta de Moscú (19 de agosto).

Churchill nos hizo una minuciosa descripción de su visita a Moscú y nos relató cómo había tenido que poner las cartas sobre la mesa para convencer a los soviéticos de que Gran Bretaña estaba haciendo algo para ganar la guerra; nos dio asimismo detalles de nuestro creciente esfuerzo bélico y de lo que se estaba preparando contra el enemigo. Recuerdo muy bien que dijo: «Alemania nos ha echado encima esta guerra de bombardeos, y lamentará el día en que la comenzó, porque será reducida a ruinas».

Puesto que Rommel había fracasado en su última ofensiva, no tenía ante sí más que dos posibles líneas de acción. Quedarse y esperar el ataque que sabía con seguridad que se desencadenaría contra él, aumentando entre tanto la fuerza de sus defensas, o retirarse a cualquier posición ventajosa antes de que nosotros estuviéramos preparados para seguirle con fuerzas suficientes, acortando así sus líneas de comunicación y haciendo menos precaria la situación de sus abastecimientos.

Escogió la primera alternativa, sobre todo porque le faltaban los medios de transporte y la gasolina necesaria para una retirada; pero, de todas formas, retroceder era contrario a su carácter y además habría chocado con la total desaprobación de los altos mandos del Eje. Su decisión significaba que cuanto más esperásemos para lanzar nuestra ofensiva, más formidables serían sus defensas, especialmente en lo que respecta a los campos minados, alambradas y construcción de posiciones defensivas bien organizadas.

Por ello era evidente que atacar cuanto antes sería una ventaja para nosotros, y esta opinión la sostenía contra viento y marea el mismo Churchill, quien comenzó a presionar al general Alexander para que desencadenase la ofensiva cuanto antes.

Quería que se realizase en septiembre. Tenía para ello otra razón importante, y es que la Operación «Torch» –los desembarcos de las fuerzas angloamericanas en el Norte de África– se habían fijado para principios de noviembre y para ello serían una gran ayuda los combates duros y prolongados en nuestro frente.

Un día Alexander llegó a nuestro puesto de mando, trayendo una comunicación de Churchill en la que exigía que atacásemos en septiembre. Tras haber leído el documento, Montgomery dijo: «Dame un cuaderno de notas, Freddie», y tomándolo anotó estos puntos:

- el ataque de Rommel había ocasionado retrasos en nuestra preparación;
- las condiciones de la luna limitaban la determinación del día a ciertos períodos de septiembre y de octubre;
- si se insistía para septiembre, las fuerzas no estarían debidamente armadas, equipadas y adiestradas, y de ello resultaría sin duda un fracaso. Pero si el ataque se realizaba en octubre, entonces se aseguraba la victoria total.

Vuelto hacia Alexander, le alargó el bloque de apuntes y le dijo: «Si yo fuera usted, al responder aclararía estos puntos: esto pondría las cosas en su lugar». Después se envió un mensaje en ese sentido, que obtuvo el resultado que se esperaba; ¿qué podía hacer un Primer Ministro frente a una opinión militar tan clara y contundente? Montgomery, en sus memorias, recuerda que le dijo, «en privado», a Alexander que si daba la orden de atacar en septiembre tendrían que buscar a otro que la llevase a cabo.

Considerados todos los aspectos del problema, Montgomery decidió que el ataque se desencadenaría durante el plenilunio de octubre, y la fecha se fijó para el día 23. Era esencial que atacásemos de noche a causa de los campos minados.

Veamos ahora el plan. No había modo de envolver las posiciones enemigas; lo impedían el mar y la depresión de El-Qattara, por lo que era preciso abrir una brecha en sus defensas. Montgomery decidió desencadenar el ataque principal contra el flanco derecho con el Cuerpo de Ejército XXX del general Leese, simultáneamente a un ataque secundario contra el flanco Sur por parte del Cuerpo de Ejército XIII, del general Horrocks. El proyecto era hacer pasar el Cuerpo de Ejército X (general Lumsden) por la brecha que habría abierto el Cuerpo de Ejército XXX, y hacer que continuase por la línea de abastecimientos enemiga, obligando así al adversario a desplegar contra nosotros sus unidades acorazadas, que serían destruidas.

El jefe del Ejército había indicado los tres elementos básicos sobre los que debía fundarse la fase preparatoria. Estos eran: mando, armas y equipo, y adiestramiento. No se necesitó mucho para conseguir el primero de los tres puntos, y asimismo el rearme y reequipamiento del Ejército marchaban bien. Pero a primeros de octubre se dio cuenta de que el adiestramiento estaba todavía por debajo del nivel necesario, y considerando esta debilidad adoptó una de sus rápidas decisiones. Modificaría la concepción del plan en el sentido de que, en lugar de emplearse al

Comenzaba la batalla que entonces les pareció a los ingleses, y todavía ahora así se considera, la más importante de toda la guerra: la batalla conocida con el nombre de El-Alamein. Esta denominación parece olvidar la primera batalla de El-Alamein, combatida prácticamente en el mismo terreno unas dieciséis semanas antes, durante la cual el avance de Rommel fue detenido y el *Afrikakorps* tuvo el primer presagio del destino que le esperaba. Efectivamente, ahora la situación de los abastecimientos era favorable a los británicos. Entre julio y octubre se habían producido muchos cambios en el Ejército 8: los hombres estaban descansados, conscientes de su rígida preparación y de que, por primera vez, su armamento y su equipo eran superiores, tanto en calidad como en cantidad, a los del adversario. Además, y esto era lo más importante, habían comprobado que el enemigo acababa de ser rechazado en Alam el-Halfa y se habían dado cuenta también de que no era invencible.



(Imperial War Museum)

Soldados australianos ayudan a un soldado alemán herido, hecho prisionero en la zona de El-Alamein. Cuando las fuerzas del Eje se pusieron en movimiento para hacer frente al ataque del Ejército 8, el 23 de octubre de 1942, se encontraban ya en condiciones muy desventajosas en casi todos los aspectos; además, Rommel consideraba que la defensa contra un enemigo fuerte en medios y material, como era entonces el británico, resultaba una batalla sin esperanza.

ORDEN DE BATALLA

Panzerarmee "AFRIKA"

general Stumme y, desde el 26 de octubre, *Feldmariscal* Rommel

RESERVA

División Ligera 90 alemana
División Motorizada "TRIESTE"
División 19 FLAK (antiaérea) de la *Luftwaffe*

NORTE

15ª *Panzerdivision*
División Motorizada 164 alemana
División Acorazada "LITTORIO"
Cuerpo de Ejército XXI italiano-División "TRENTO"

CENTRO

21ª *Panzerdivision*
Brigada Paracaidista Ramcke
Cuerpo de Ejército XX italiano con las Divisiones "BRESCIA" y "BOLOGNA"

SUR

División Acorazada "ARIETE"
Cuerpo de Ejército X con las Divisiones "PAVIA" y "FOLGORE"

50.000 alemanes, 54.000 italianos

104.000

211 alemanes: 85 MK III, 88 MK especial, 8 MK IV, 30 MK IV especial.
278 italianos: principalmente M13/40.

489

475 piezas de campaña y de calibre medio: 200 alemanas, 275 italianas
744 cañones contracarros: 444 alemanes (86 de 88 mm; 68 de 76 mm; 290 de 50 mm), 300 italianos

1219

275 alemanes (de ellos 150 capaces de participar en misiones de guerra).
400 italianos (de ellos 200 también operativos).

675

Ejército 8 - teniente general Montgomery

Cuerpo de Ejército XXX - teniente general Leese

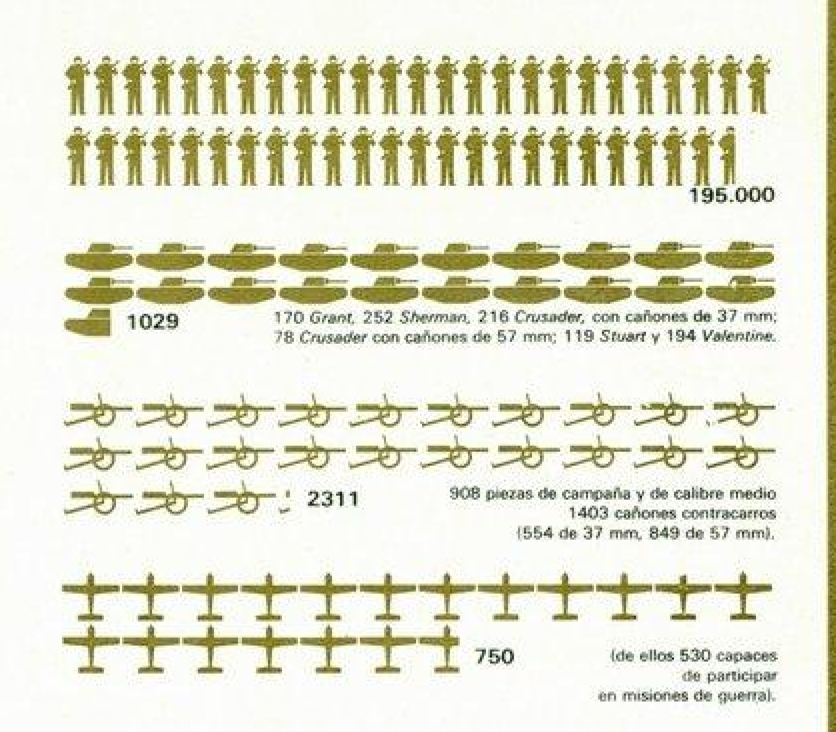
División 51 *Highland* - general de división Wimberley
División 4 india - general de división Tuker
División 9 australiana
División neozelandesa - teniente general Freyberg
División 1 sudafricana - general de división Pienaar
Brigada Acorazada 23
Brigada Acorazada 9 (de los *Dominions*)

Cuerpo de Ejército XIII - teniente general Horrocks

División Acorazada 7 - general de división Harding
División 50 - general de división Nichols
División 44 - general de división Hughes
Brigada 1 de la Francia Libre
Brigada 2 de la Francia Libre
Brigada de Infantería 1 griega

Cuerpo de Ejército X - teniente general Lumsden

División Acorazada 1 - general de división Briggs
División Acorazada 10 - general de división Gatehouse
División Acorazada 8 - general de división Gairdner



principio a fondo para destruir las unidades acorazadas del enemigo, diezmaría las fuerzas de la defensa –que en su mayor parte no eran acorazadas– y utilizaría nuestras unidades acorazadas para impedir que el enemigo interviniera. Privados de las divisiones de infantería, que deberían mantener el frente y proporcionar sólidas bases para las fuerzas móviles, las unidades acorazadas enemigas se encontrarían en gran desventaja y sus vías de abastecimiento estarían bajo una amenaza constante. No era muy verosímil que permanecieran inactivas mientras se realizaba el proceso de disgregación, y así, probablemente, obligaríamos a las unidades de carros del enemigo a que *nos* atacasen, lo que, una vez estuviéramos en la posición adecuada para hacer frente al asalto, sería una ventaja para nosotros.

El plan final, en sus líneas generales, como lo dispuso el comandante del Ejército el día 6 de octubre, era el siguiente:

● Ataque principal a cargo del Cuerpo de Ejército XXX en el Norte, sobre un frente de cuatro divisiones (para asegurarse una cabeza de puente –objetivo «Oxalic»– más allá de la zona principal de defensa del enemigo). Se tenían que abrir dos pasillos a través de los campos minados, y el Cuerpo de Ejército X pasaría por aquellos huecos.
● El Cuerpo de Ejército XIII, por el Sur, desencadenaría dos ataques: uno dirigido contra Qaret el-Himeimat y la meseta de El-Taqa, y otro contra la zona de Yébel Kalakh y de Qaret el-Khadim. Los ataques se realizarían con objeto de confundir al enemigo y retener así fuerzas que podrían ser utilizadas contra el Cuerpo de Ejército XXX.
● Los dos Cuerpos de Ejército mencionados debían destruir al enemigo que defendía las posiciones avanzadas.
● El Cuerpo de Ejército X se desplegaría hasta cierta línea «Pierson», inmediatamente al oeste de «Oxalic», para impedir cualquier oposición a las operaciones que realizara el Cuerpo de Ejército XXX. Y su objetivo final (mediante un avance hasta la zona «Skinflint») era la destrucción de las unidades acorazadas enemigas.
● El ataque debía comenzar por la noche, en período de luna llena.

El plan para la artillería se había preparado muy minuciosamente. Entraríamos en combate con una gran potencia de fuego y notables reservas de municiones. La batalla comenzaría con una intensísima acción de contrabatería y luego el grueso de nuestra artillería se dirigiría contra las defensas enemigas con fuego de barrera y concentraciones de fuego.

También era bueno el plan para la Aviación. Antes de la batalla, la *Desert Air Force*, del general de división del Aire Coningham, ya había debilitado el potencial de la aviación enemiga. Ataques a baja cota, habían infligido al enemigo pérdidas considerables de aviones y de carburante.

Durante la primera noche nuestras fuerzas aéreas debían emprender ataques contra las posicio-

nes artilleras enemigas, reforzando así nuestro plan de contrabatería. Más tarde se trasladarían a las zonas de dislocación de las divisiones acorazadas enemigas. Las fuerzas aéreas a nuestra disposición para el día X eran 500 cazas y 200 bombarderos, una fuerza muy considerable para aquel tiempo.

Uno de los problemas que más nos preocupaban era la viabilidad, y por ello trabajamos mucho para obtener la debida información sobre la naturaleza del terreno en la zona donde debíamos operar. Algunos de los medios de que nos servimos para este fin fueron: fotografías aéreas, interrogatorios de prisioneros y entrevistas con nuestros soldados que anteriormente habían atravesado la zona. Marcamos seis itinerarios que conducían a la línea de partida del Cuerpo de Ejército XXX, y esto en sí ya fue una obra grandiosa, porque los recorridos se deberían abrir atravesando una extensión de arena muy blanda.

El ejército «fantasma» de Montgomery

Especialmente interesantes eran las disposiciones tomadas para inducir a engaño al enemigo. Habíamos llegado a la conclusión, y con razón, de que no era posible la sorpresa estratégica, porque el enemigo sabía que nos preparábamos para atacar; pero sí era posible la sorpresa táctica. Nos parecía que podríamos engañar al enemigo en cuanto a la importancia, fecha, momento y dirección de nuestro ataque. Todos nuestros planes se proyectaron con esta perspectiva y demostraron ser muy eficaces.

El primer problema era intentar ocultar, el mayor tiempo posible, al enemigo nuestras concentraciones de fuerzas. El Estado Mayor preparó el esquema completo de combate, de vehículos y de tropas. Establecimos luego un plan para conseguir la densidad final lo más pronto posible y para mantenerla hasta el último momento, de modo que las fotografías aéreas tomadas por el enemigo no indicasen ningún cambio especial durante las últimas dos o tres semanas. Para conseguirlo, utilizamos medios de transporte de refuerzo y medios de transporte fingidos. Estos eran gradualmente sustituidos con los pertenecientes a las unidades y formaciones de asalto a medida que iban llegando para ocupar los sectores ya asignados.

Existía también el problema de hacer creer al enemigo que el ataque principal se lanzaría en el sector meridional. Esto no gustó mucho al Cuerpo de Ejército XIII, y, sin embargo, aceptó generosamente el plan para el bien común. Además de adoptar diversos expedientes, construimos grandes depósitos simulados de municiones, así como también un falso oleoducto y falsos depósitos de agua. Las cosas se fueron haciendo de manera que el enemigo creyese que el término de los trabajos estaba fijado para una semana o dos después de la fecha señalada para nuestro ataque. Finalmente, la misma noche del ataque, se simuló, por radio, el avance de una división acorazada para hacer creer que, en el sector meridional, estaba en curso un gran movimiento de fuerzas.

Dispusimos también que, la noche del 23, se realizase, tras las líneas enemigas, un desembarco fingido. A las 4 de la tarde, aproximadamente, zarpó un convoy del puerto de Alejandría en dirección Oeste. Pero al caer la noche, todos los buques, con excepción de algunas embarcaciones muy rápidas, volvieron al puerto: las que se quedaron simularon el falso desembarco. Se cañoneó la costa, hubo fuego de morteros y de ametralladoras y señales luminosas. La hora de este «desembarco» se fijó para unas tres horas después del comienzo de nuestro ataque, y con ello se esperaba mantener en acción las reservas del enemigo.

El cambio de planes de Montgomery, respecto al uso de nuestras unidades acorazadas, estuvo a punto de causar un desacuerdo entre él y el general Herbert Lumsden, a quien se confió el mando del «corps d'élite»: el Cuerpo de Ejército X. Lumsden había combatido con gran valor al mando de una división acorazada en los «feos tiempos pasados», y anhelaba que llegase el día en que sus fuerzas, dotadas de los carros más modernos, se lanzaran a través de una brecha abierta por la infantería para abrirse después en terreno abierto. Por eso las nuevas directivas no habían sido de su agrado.

Poco después Lumsden tuvo una reunión en la que explicó su plan y sus opiniones a todos los comandantes de su Cuerpo de Ejército. Montgomery estaba temporalmente ausente y por ello yo decidí participar en aquella reunión. Comprendí en seguida que la nueva concepción del empleo de las unidades acorazadas no había sido aceptada plenamente por el comandante del Cuerpo de Ejército, y al acabar la reunión hablé con Lumsden, a quien llamé la atención sobre el hecho de que el comandante del Ejército estaba muy decidido a combatir de aquel modo en la inminente batalla.

A la vuelta de Montgomery le referí lo que había ocurrido y él, sin pérdida de tiempo, expuso sus opiniones, con diáfana claridad, al comandante del Cuerpo de Ejército X; y Lumsden, que era un buen soldado, aceptó la situación.

Se realizaron pruebas con amplitud de medios para la inminente batalla y las enseñanzas que se dedujeron de ellas se analizaron minuciosamente. Al final de la tercera semana de octubre, todos aquellos grandiosos preparativos estaban llegando felizmente a su conclusión.

Montgomery se había mostrado incansable y se había cerciorado personalmente de que todo estaba a punto.

El 19 y el 20 de octubre habló a todos los oficiales, hasta nivel de teniente coronel, de los Cuerpos de Ejército XXX, XIII y X. Hizo mención de la situación del enemigo, haciendo hincapié en su debilidad; pero advirtió también que durante varios días, «quizá diez», habría un largo forcejeo.

A las tropas se les hizo partícipes del secreto entre el 21 y el 22 de octubre; desde aquella fecha ya no se concedieron permisos, y antes del día 23 se había creado un clima de arrollador entusiasmo. Aquellos soldados *sabían* que vencerían.

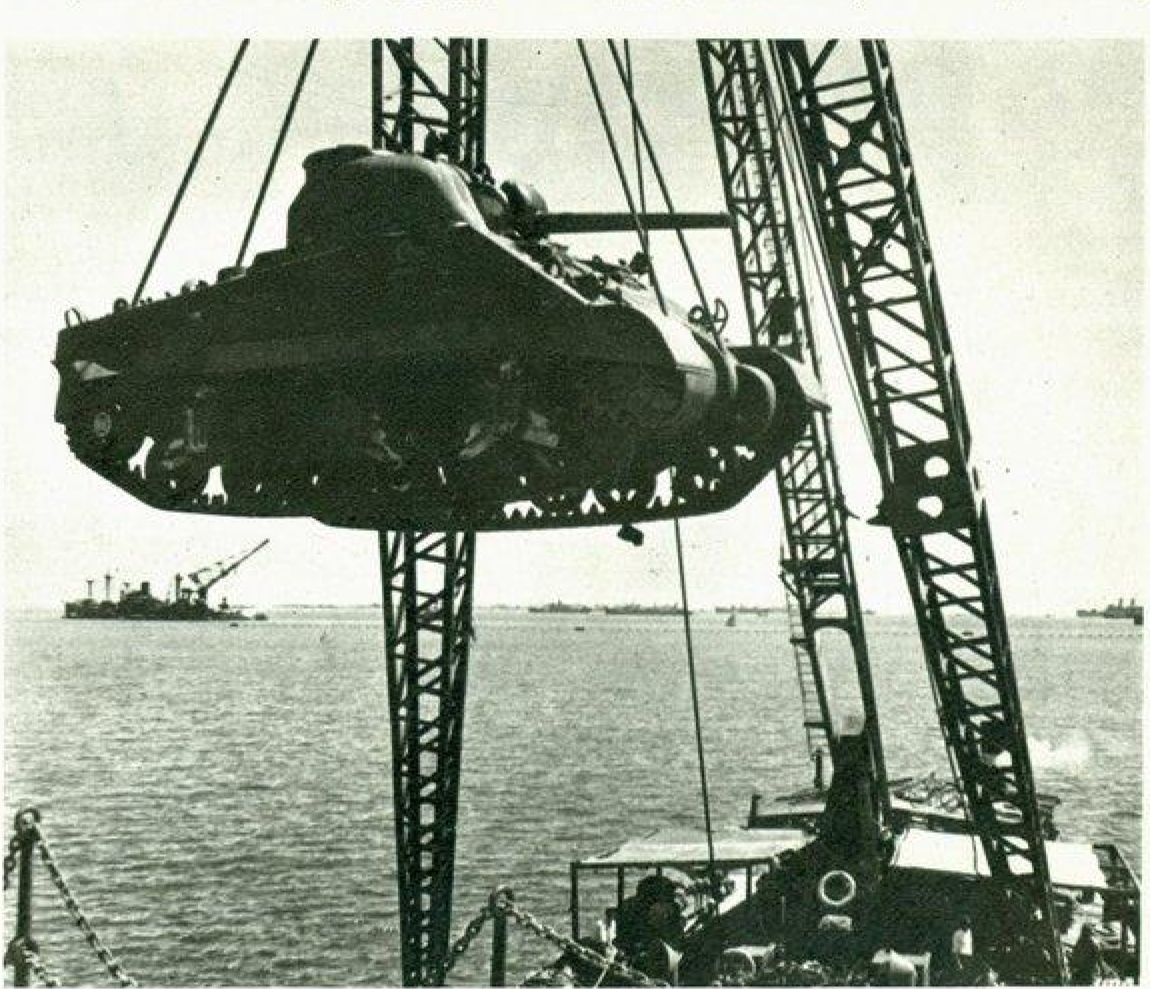
La tarde del día 23 nos trasladamos a nuestro puesto de mando táctico avanzado, en una posición abrigada en la costa, a pocos minutos de distancia de los puestos de mando de los Cuerpos de Ejército XXX y X. Teníamos cables telefónicos, enterrados y bien protegidos, que nos enlazaban con nuestro puesto de mando principal y con varios Cuerpos de Ejército; ocultamos los vehículos en trincheras, pues nos encontrábamos en una posición más bien avanzada y próxima a la carretera del desierto, que sin duda se transformaría —y en efecto fue así— en objetivo de los ataques aéreos enemigos. Decidí hacer mi base de este puesto de mando táctico; y, desde luego, fue una base que funcionó muy bien. Todo marchaba perfectamente, y los soldados tenían un alegre aspecto.

Cuando se acercaba el momento, subimos al coche y nos trasladamos a un punto adecuado para observar el comienzo de la batalla. Rebasamos la larga columna de carros de combate y de camiones para el transporte de las tropas, que se movían con la precisión de un reloj. Era el Cuerpo de Ejército X en marcha hacia su base de partida; la luz de la luna era suficiente para iluminar el recorrido, mientras la noche lo protegía de la observación indiscreta de los aviones enemigos. De vez en cuando se elevaba por los aires un cohete *Very*, crepitaba una ametralladora, disparaba un cañón, como solía suceder a menudo por la noche. Miramos los relojes; eran las 21,30: faltaban diez minutos.

Mil cañones inician el fuego de preparación

Pasaron los minutos, y de pronto todo el cielo se iluminó y un gran estruendo hendió el aire. Más de 1000 cañones habían abierto el fuego. Era una visión grandiosa y alentadora. Intenté imaginarme el pensamiento del enemigo. ¿Sabía lo

Carga de un carro de combate norteamericano *Sherman* en un buque de transporte destinado a África del Norte. En octubre de 1942 ya afluían en gran cantidad tropas y material de guerra para el Ejército 8, aumentando con ello su superioridad sobre las fuerzas del Eje. (Imperial War Museum)





Un camión británico, componente de una columna de transporte de tropas, sigue su marcha por una pista delimitada por una alambrada, bajo el intenso fuego de la artillería alemana. (Archivo Rizzoli)

que le esperaba? Ahora seguro que sí. ¿Hasta qué punto estaba preparado? De un lado a otro del desierto, de Norte a Sur, había un incesante «parpadeo» de cañones. En las líneas enemigas veíamos, de vez en cuando, un resplandor rojo oscuro que se elevaba hacia el cielo. Y cada vez que esto ocurría, el general de brigada Dennis, comandante de la artillería del Cuerpo de Ejército XXX, emitía un gruñido de satisfacción. Significaba que había saltado por los aires otra posición artillera del Eje. Tomamos nota de todos los cambios de objetivo en el plan de fuego de la artillería, y de la pausa durante la cual las piezas descansaban para realizar una nueva puntería. Todo se efectuaba como en un ejercicio de artillería en gran escala. Entonces comenzó a avanzar la infantería.

Oíamos los disparos intermitentes de los cañones *Bofors* que, con sus proyectiles trazadores, señalaban la dirección del avance. Detrás de nosotros, unos grandes reflectores apuntaban sus haces luminosos hacia el cielo para ayudar a las tropas avanzadas a localizar sus posiciones, de modo que pudieran percatarse de cuándo habían alcanzado su objetivo, pues en aquella parte del desierto eran escasos los puntos de referencia.

A las 23, aproximadamente, me marché y volví a nuestro puesto de mando. Sabía que no cabía esperar noticias de interés durante un cierto tiempo, de modo que me aseguré un par de horas de reposo antes de que vinieran a despertarme para darme noticias de los primeros informes.

Aunque la batalla de El-Alamein fue un acontecimiento de relativo alcance comparada con otras desarrolladas más tarde en el curso de la guerra, debía considerarse entre las más importantes. Por de pronto, significó el cambio de la suerte para los británicos. Luego, proporcionó a la moral de los ingleses un estímulo muy necesario, porque convenció a nuestras Fuerzas Armadas que, con una dirección apta y con las armas adecuadas podían vencer a los alemanes; por último, inspiró al pueblo británico la confianza en la victoria final.

En comparación con los acontecimientos bélicos que la habían precedido en Oriente Medio, fue una gran ofensiva y se puede afirmar que sobre aquellas extensiones arenosas se trabaron algunos de los combates más encarnizados de toda la guerra.

Aquella noche (la del 23 al 24 de octubre) el Cuerpo de Ejército XXX atacó con cuatro divisiones a través de dos pasillos abiertos en los campos minados. El ataque se efectuó en un frente más bien estrecho, de 10 a 11 km, con el flanco norte apoyado en el relieve de Tell el-Eisa, mientras el talud El-Mitelriya señalaba el límite sur.

El despliegue de nuestras fuerzas y el de las del enemigo al comienzo de la batalla presenta un interés especial por tres razones:

- la mayor parte de las defensas estáticas del enemigo estaban guarnecidas por los italianos;
- las divisiones de infantería alemanas, así como la División 164 y la División Ligera 90 se hallaban escalonadas en profundidad, protegiendo el sector vital de la carretera costera;
- las fuerzas acorazadas alemanas *(Afrikakorps)* se mantenían en reserva, distribuidas de una manera equilibrada entre los sectores Norte y Sur.

Además del ataque principal, que llevó a cabo el Cuerpo de Ejército XXX, una brigada de la División 9 australiana efectuó un ataque diversivo entre Tell el-Eisa y el mar. Este ataque, junto con la fingida operación anfibia, tuvo el efecto de preocupar al enemigo. Mientras tanto, más al Sur, la División 4 india efectuó una osada incursión desde la zona del talud Ruweisat.

Luego, a las 2 horas del 24 de octubre, los elementos avanzados de las Divisiones Acorazadas 1 y 10 atravesaron sus líneas de partida.

Los alemanes se tambalean... y se recuperan

Se iban realizando buenos progresos y la misión de liberar los corredores a través de los campos minados proseguía satisfactoriamente; no obstante, cuando llegó la mañana, las unidades acorazadas todavía no habían logrado llegar más allá de aquéllos. Durante toda la noche, en el talud El-Mitelriya se produjeron sangrientos combates, pues el enemigo, una vez resuperado del golpe inicial, concentró en el corredor el fuego de su artillería y de sus morteros, y la 15ª *Panzerdivision* llevó a cabo un contraataque. El comandante del Ejército examinó la situación en el curso de la mañana del día 24 y llegó a la conclusión de que, aunque el comienzo había sido óptimo, era necesario que no aminorasen los esfuerzos para hacer pasar a las unidades acorazadas y que la operación de «resquebrajamiento» por parte de la división neozelandesa comenzase inmediatamente.

En el sector Sur, el Cuerpo de Ejército XIII había iniciado su movimiento según los planes. Los franceses, por su parte, atacaron con éxito las

alturas en torno a Qaret el-Himeimat, pero la blandura de la arena impidió que sus armas de apoyo los alcanzasen a tiempo, por lo que fueron rechazados por un contraataque alemán. El otro ataque del Cuerpo de Ejército XIII, tras los progresos iniciales, se vio frenado entre las fajas de los campos minados. Por todo ello, el día 24 se dedicó a operaciones de «resquebrajamiento» en aquella zona. Sin embargo, a pesar de estos pequeños entorpecimientos, se alcanzó el objetivo principal, ya que se retuvo en el sector meridional a la 21ª *Panzerdivision*.

Comenzó entonces una semana de duros combates. La tarde del día 24, la División Acorazada 1 logró trasladar algunos de sus elementos más allá de los campos minados, pero la División Acorazada 10 no fue tan afortunada y a la sazón se encontraba en serias dificultades. Un ataque que desencadenó a las 22 horas, con el apoyo de la artillería del Cuerpo de Ejército, consiguió muy poco terreno.

Aquella noche el comandante del Ejército se fue a la cama, en su *roulotte*, a la hora acostumbrada: entre las 21,30 y las 22. Pero como la situación parecía algo incierta, decidí permanecer levantado y mantenerme en estrecho contacto con el Cuerpo de Ejército. Hacia las 2 del día 25 era evidente que la situación en el pasillo meridional, alrededor del talud El-Mitelriya, no se presentaba nada satisfactoria. Había una gran congestión en él, y el enemigo, con fuego de artillería y de morteros, estaba infligiéndonos graves daños. El general Freyberg, que como de costumbre estaba metido en lo más intrincado de la pelea, dirigía las operaciones desde su carro de combate.

En conjunto tuve la impresión de que, en algunos sectores, estaba tomando forma la idea de que se debía suspender el empuje ofensivo y retirarnos al abrigo del talud. Por ello decidí que la ocasión requería la intervención del comandante del Ejército, y convoqué una reunión para las 3,30 en nuestro puesto de mando táctico avanzado, rogando a Leese (Cuerpo de Ejército XXX) y a Lumsden (Cuerpo de Ejército X) que se presentasen. Después me fui a la *roulotte* del comandante del Ejército y le desperté. Dormía tranquilamente, a pesar de que la Aviación enemiga no le ahorraba sus atenciones. Declaró estar de acuerdo con las disposiciones que había tomado yo y me dijo que llevase a los dos comandantes de Cuerpo de Ejército al camión en el que se encontraban los mapas de la situación.

Cuando llegaron los dos generales, los acompañé por el pequeño sendero que conducía al camión. Montgomery estaba sentado en un escabel y examinaba con atención un mapa clavado en la pared. Nos saludó a todos muy alegremente, nos indicó que nos sentáramos y después pidió a cada comandante que le diera su informe. Escuchó casi sin hablar, interrumpiendo sólo de vez en cuando con alguna pregunta. Se advertía cierta «atmósfera»; era evidente que Lumsden seguía todavía poco satisfecho de la misión asignada a sus unidades acorazadas. Al cabo de un rato, Montgomery habló por teléfono con el comandante de la División Acorazada 10 y escuchó sus explicaciones sobre la situación. Después puso muy en claro que no introduciría ninguna modificación en sus órdenes. Ordenó que el mando de la división se trasladase más hacia delante.

La decisión de no introducir cambios en el plan en aquel momento fue un acto valeroso, porque significaba afrontar considerables riesgos y pérdidas. Pero si no se hubiera tomado tal decisión, estoy convencido de que el ataque se habría agotado, y quizá habría sido imposible conseguir el éxito total que más tarde obtuvimos.

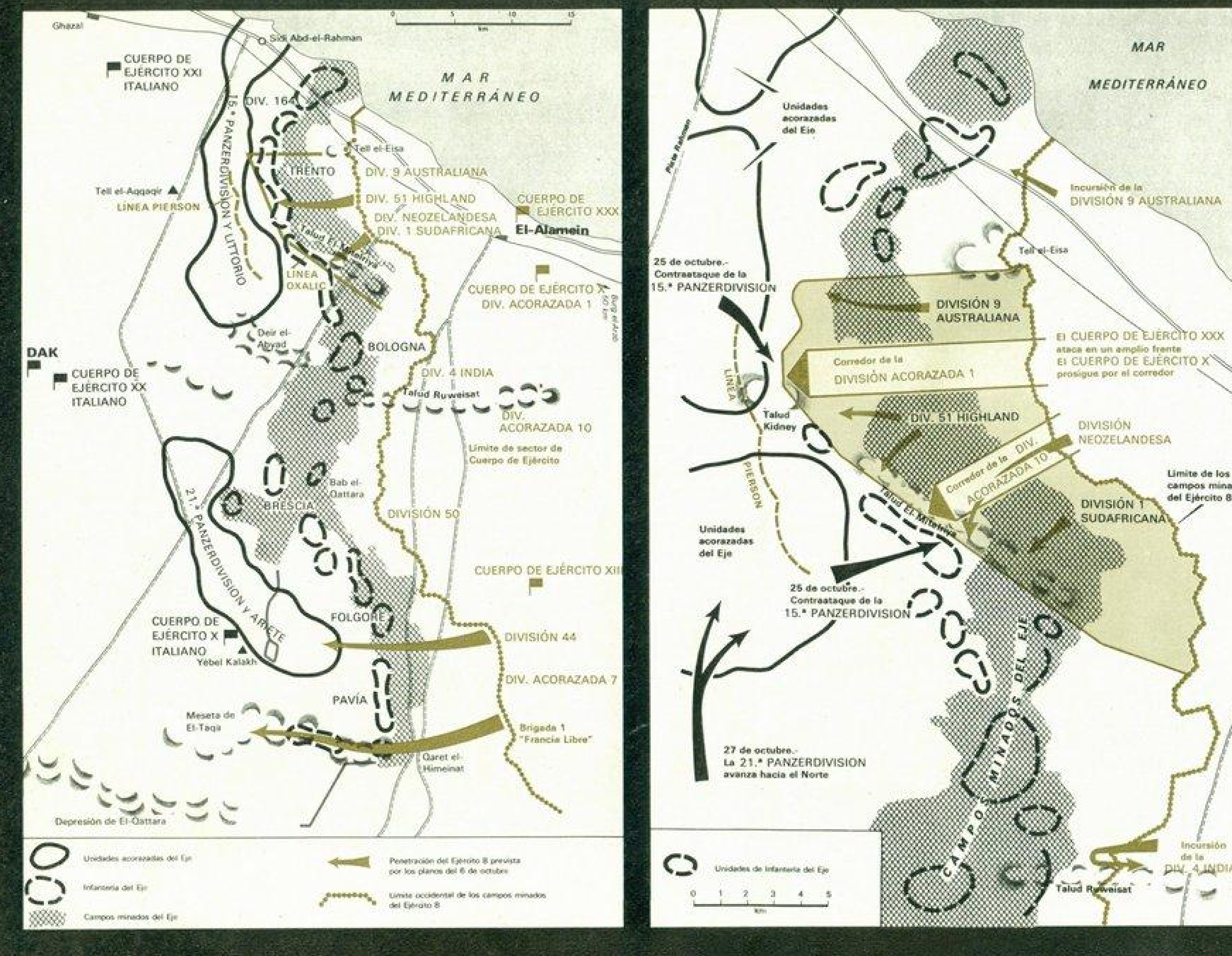
Cañón antiaéreo "BOFORS" de 40 mm

Proyectado en Suecia, fue una de las armas más utilizadas durante la guerra. No se trataba tan sólo de un cañón antiaéreo muy eficiente, sino que también se usaba durante los ataques nocturnos –como en El-Alamein– para formar con sus proyectiles trazadores una línea que indicase a la infantería la dirección del ataque. **Peso en batería:** 2,4 t. **Peso del proyectil:** 0,900 kg. **Velocidad de tiro:** 120 disparos por minuto. **Máxima cota de tiro alcanzable:** 3640 m. **Sirvientes:** seis hombres por término medio.

(John Batchelor)

La mañana del 4 de noviembre de 1942 se abatió el último golpe de ariete sobre las ya inconexas defensas que quedaban del Eje. Todas las fuerzas móviles, los restos del DAK y del Cuerpo de Ejército XX italiano se esforzaron una vez más en un intento desesperado de contener el asalto, pero todo fue en vano: la batalla se estaba acercando a su fatal epílogo. (Imperial War Museum)





En octubre, en El-Alamein, el Ejército 8 se encontró ante una posición enemiga que no podía ser envuelta, sino que era preciso atacarla frontalmente. Al principio, Montgomery pensaba utilizar el Cuerpo de Ejército XXX para abrir dos pasos entre las líneas enemigas por los que penetrarían los carros de combate del Cuerpo de Ejército X, a fin de obligar al enemigo a una batalla de medios acorazados y cortar además las líneas de abastecimientos del Eje. Pero algunas deficiencias en la preparación de sus tropas le convencieron de la necesidad de modificar este plan: aunque el Cuerpo de Ejército XXX conservaba la misión de abrir los dos pasos, hasta la Línea "Oxalic", y concentrar después sus esfuerzos en un intento de derrumbar las defensas enemigas, los carros de combate no debían avanzar más allá de la Línea "Pierson", donde esperarían a la infantería y aguardarían el contraataque de las unidades acorazadas alemanas en un terreno elegido por ellos. Más al Sur, unos ataques diversivos de la División 4 india y del Cuerpo de Ejército XIII mantendrían empeñados una buena parte de los medios acorazados del Eje durante la fase inicial de la batalla, lo cual era de importancia vital. En lo que respecta al despliegue efectuado por las fuerzas del Eje, el general Stumme había dividido sus unidades acorazadas (15ª *Panzerdivision* al Norte y 21ª *Panzerdivision* al Sur) para hacer frente a las dos posibles direcciones de ataque. Sin embargo, esta decisión sin precedentes acabó debilitando sus posibilidades de desencadenar un contraataque concentrado contra las fuerzas aliadas.

Después de un intenso fuego artillero de preparación, las fuerzas del Cuerpo de Ejército XXX, en un frente de cuatro divisiones, penetraron a través de los campos minados ítalo-alemanes. Al amanecer del 24 de octubre, la infantería había alcanzado la mayor parte de sus objetivos en la Línea "Oxalic"; pero la encarnizada resistencia de las fuerzas del Eje y la congestión del tráfico en los pasillos impidió la operación de limpieza de los campos de minas. En un principio, la reacción alemana se mostró insegura: los comandantes de la *Panzerarmee* no lograban todavía prever con seguridad dónde se produciría el ataque principal. Además, el general Stumme había muerto precisamente el primer día de la batalla en circunstancias un tanto misteriosas y el mando del Ejército lo había asumido el general von Thoma, mientras se reclamaba urgentemente la presencia del mariscal Rommel, que se encontraba en la clínica de Wiener Neustadt, sometido a un tratamiento médico. Rommel llegó por la tarde del día 26 e inmediatamente asumió el mando. Los días 24 y 25, el Cuerpo de Ejército XXX inglés avanzó, conquistando penosamente cada metro de terreno, mientras el Cuerpo de Ejército XIII lograba retener en combate, en el Sur, a la 21ª *Panzerdivision*. Al darse cuenta de que los ataques iniciales habían perdido impulso, Montgomery lanzó al ataque a la División 9 australiana, en el sector Norte, a fin de aniquilar a las fuerzas enemigas en el saliente y obligar a Rommel a concentrar todos sus esfuerzos para tratar de socorrerlas; luego se detuvo para reorganizarse con miras a reemprender el ataque.

A las 8 horas del 25 de octubre se nos comunicó que la brigada acorazada de punta de la División Acorazada 10 se encontraba a 1800 metros al oeste de la zona minada y que estaba en contacto con la División Acorazada 1, al Norte. Además, se nos informó que la División neozelandesa y la Brigada Acorazada 8 habían salido de los campos minados principales y avanzaban en dirección Sudoeste, de acuerdo con el plan, provocando por parte de la 15ª *Panzerdivision* diversos contraataques que, sin embargo, se rechazaron con graves pérdidas para el enemigo.

El ataque se desplaza al Norte

Hacia el mediodía, Montgomery se percató de que las operaciones de «resquebrajamiento» serían muy costosas y decidió trasladar el eje de la batalla hacia el Norte, ordenando a la División 9 australiana que aniquilase a los alemanes del saliente. La División Acorazada 1 recibió la orden de abrirse paso hacia el Oeste, con objeto de amenazar las vías de abastecimiento de Rommel en la zona de la pista de Sidi Abd el-Rahman, donde representaría también una amenaza en la espalda del enemigo que ocupaba el saliente costero; pero este ataque no logró prosperar de manera sensible hasta la noche del 26 al 27 de octubre.

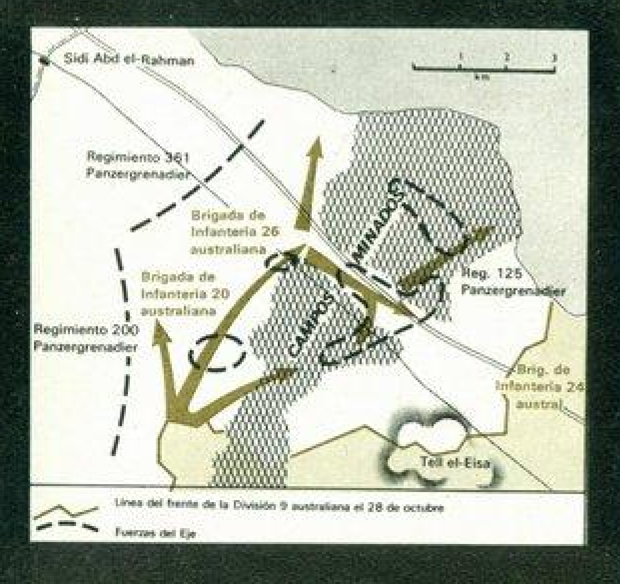
El ataque de los australianos, al mando del general Moreshead, se desarrolló bien, ganando terreno e infligiendo a las fuerzas del Eje graves pérdidas. En aquella zona, las defensas enemigas eran muy fuertes (la guarnición era en su mayor parte alemana) y creo que allí se trabaron los combates más encarnizados y sangrientos de toda la batalla.

El día 26, las divisiones neozelandesas y sudafricanas realizaron progresos, pero muy lentamente, y el comandante del Ejército decidió modificar el despliegue. El Cuerpo de Ejército XXX necesitaba una pausa para reorganizarse, y, por otra parte, a pesar de haber logrado abrirse camino a través de los campos minados principales, la fuerza enemiga tenía todavía muy bien organizadas sus defensas contracarros para oponerse a nuestro avance.

La modificación del despliegue nos proporcionó las reservas necesarias para la fase decisiva de la batalla. Se retiró de la línea de fuego a la División neozelandesa y se la sustituyó, trasladando hacia el Norte la División 1 sudafricana y la Di-

ÚLTIMOS COMBATES EN EL-ALAMEIN

Abajo: el ataque de la División 9 australiana, lanzado la noche del 28 al 29 de octubre, logró aislar unidades de dos regimientos alemanes e indujo a Rommel a trasladar sus reservas más al Norte. A la derecha: en el curso de la mañana del día 2 de noviembre, después de un intenso fuego de barrera, dos brigadas de infantería británicas iniciaron la realización del plan "Supercharge", la última acción ofensiva de Montgomery. La primera unidad acorazada, la Brigada 9, sufrió una dura prueba a causa de la resistencia alemana; pero cuando acudió en su ayuda la División Acorazada 1 y ésta se encontró con la 21ª *Panzerdivision* que acudía desde el Norte, se inició una difícil y confusa batalla entre carros de combate, en la que los alemanes perdieron mucho armamento y material. En la mañana del 3, Rommel decidió la retirada; pero entonces una orden de Hitler le impuso mantener a toda costa la línea de El-Alamein. Sin embargo, incluso antes de que intentase poner en práctica la orden, las defensas del Eje, en el Sur, fueron arrolladas por la División 4 india y la 51 "Highland". Así, pues, se vio obligado a retirarse para escapar del cerco de las fuerzas acorazadas británicas.



visión 4 india. A los neozelandeses se les dio prioridad absoluta para obtener la sustitución de los carros de combate y sus hombres pasaron un día descansando y bañándose en el mar.

En el curso del día 27 de octubre nos llegó la noticia de que dos petroleros y un buque mercante enemigos habían sido hundidos cerca del acceso al puerto de Tobruk, y es probable que su pérdida tuviera una influencia notable en la marcha de la batalla. A las 14 horas, el comandante del Ejército convocó a los oficiales y les explicó el plan para las modificaciones que había que hacer en el despliegue y también las pertinentes para la continuación del ataque por parte de los australianos.

El Cuerpo de Ejército XIII recibió la orden de trasladar la División Acorazada 7 y otras fuerzas al sector Norte, porque durante la noche del 26 al 27 de octubre la 21ª *Panzerdivision* también se había desplazado hacia allí.

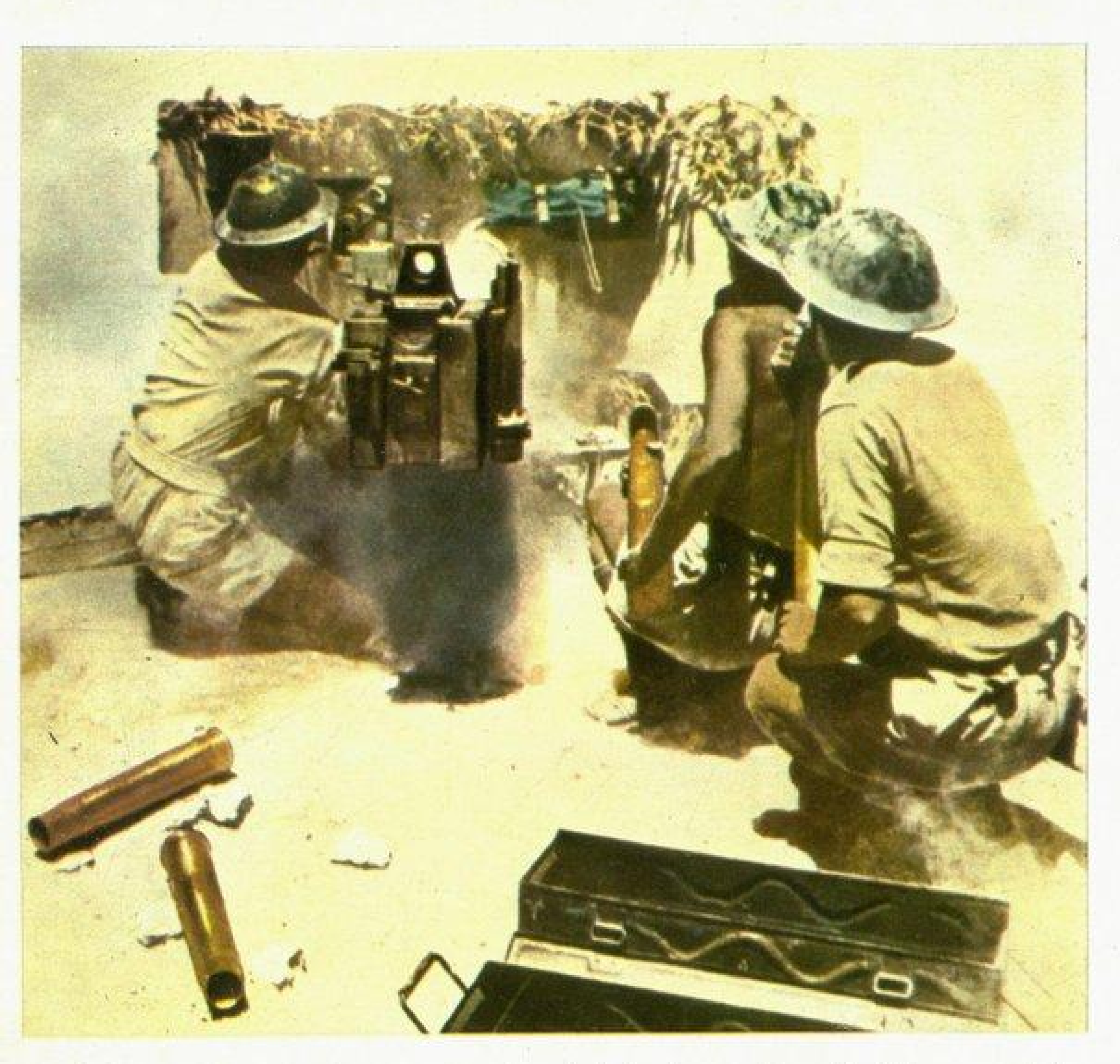
Durante la mayor parte del día las dos *Panzerdivisionen* lanzaron ataques contra nuestras posiciones, lo cual favorecía nuestros planes; la División Acorazada 1 se portó magníficamente y puso fuera de combate 50 carros enemigos. Por su parte, la RAF estaba realizando un buen trabajo, bombardeando al enemigo mientras éste intentaba reorganizar sus unidades; así, en conjunto, fue aquel un día de alentadores éxitos.

Entonces Montgomery decidió que la División Acorazada 1 tenía necesidad de descanso y la retiró a la reserva, transformando la zona en un sector de defensa, con brigadas de infantería que se hicieron avanzar desde el Cuerpo de Ejército XIII y que estaban disponibles para ulteriores operaciones.

La noche del 28 al 29 la división australiana atacó de nuevo, metiéndose como una cuña en el despliegue enemigo hasta casi alcanzar la carretera entre Sidi Abd-el-Rahman y Tell el-Eisa, y aunque el día 29 el enemigo hizo cuanto pudo para eliminar esta cuña, sus ataques, llevados a cabo con carros y con infantería, fracasaron por completo.

El día 29 fue una jornada interesantísima, porque vio progresar los planes y la preparación para desencadenar el ataque de hundimiento, al que se le había dado el nombre convencional de «Supercharge».

La intención del comandante del Ejército era lanzar este ataque lo más al Norte posible, pero



Cañón contracarros británico de 6 libras (57 mm) en acción en el frente de El-Alamein. Los campos minados, los ataques de la RAF y el fuego de la artillería lograron detener el avance del Eje: tras seis días de combate los ítalo-germanos se retiraron a sus líneas de partida. *(Imperial War Museum)*

la opinión de algunos de nosotros era que se obtendrían mejores resultados si se adoptaba un eje más meridional; cuanto más al Norte fuéramos más campos minados alemanes y más defensas encontraríamos.

Por la mañana recibimos la visita del comandante en jefe, el general Alexander, del ministro de Estado Casey y del jefe de Estado Mayor de Alexander, el teniente general McCreery. El comandante del Ejército explicó la situación y sus planes; todo él irradiaba confianza. Puso de relieve el hecho de que ya había predicho un forcejeo de diez días, y de que estaba segurísimo de que ganaría la batalla. Sin embargo, me di cuenta en seguida de que el Gabinete de Londres (incluso también en ciertos ambientes de El Cairo) empezaba a preguntarse si Montgomery, después de todo, lograría mantener su promesa «de victoria total». Por ello era inevitable que el interés de todos se centrase en el «Supercharge», y discutiendo sobre este punto con McCreery me di cuenta de que también él era de la opinión de que se desencadenase el ataque más al Sur.

Tras la partida de Alexander, de Casey y de McCreery, mis preocupaciones por el sector elegido para la «Supercharge» fueron aumentando. Me parecía que Rommel habría hecho todo lo que estaba a su alcance para proteger sus centros logísticos principales y sus líneas de comunicación, que se servían de la carretera costera. No podía permitirse correr riesgos en aquella parte de su frente. Así pues, fui a discutir el problema con Bill Williams (oficial de información) y comprobé que él compartía mi parecer. Por fortuna, los últimos informes del Servicio de Información señalaban que la División Ligera 90 se había trasladado al sector Norte, sin duda a causa de los éxitos alcanzados por la División 9 australiana, de lo cual se deducía que se había debilitado el frente más meridional del Eje. Entonces decidí que Williams hablara con el comandante del Ejército, para ponerle al corriente del cambio de la situación. Montgomery comprendió en seguida que la situación ofrecía una magnífica oportunidad para atacar donde el enemigo era más débil, donde la mayor parte de los defensores eran italianos o, al menos, en el punto de contacto entre los dos aliados del Eje.

Montgomery no era lento en tomar sus decisiones –siempre que, como es natural, tuviese a su disposición los datos necesarios–, y en aquella ocasión decidió trasladar inmediatamente el eje del inminente ataque. Recuerdo muy bien que salí de magnífico humor del camión, con los mapas de la situación en la mano; más tarde, durante el día, telefoneé a McCreery, quien se mostró muy satisfecho al saber la noticia. Estoy seguro de que aquella decisión contribuyó fundamentalmente a la victoria.

Los australianos continuaron su ataque durante la noche del 30 al 31, cruzaron la carretera costera y, por un momento, pareció que el grueso de las fuerzas alemanas en el interior del saliente iba a ser aislado y destruido. Sin embargo, lograron huir con el apoyo de carros de combate, llegados como refuerzos; pero este ataque en el Norte nos rindió muchísimo, porque mantuvo el interés del enemigo clavado en la zona costera.

El día 1 de noviembre supimos que la 21ª *Panzerdivision* se había trasladado más al Norte aún, y así todo quedaba dispuesto para la fase final. Después de un aplazamiento de 24 horas (a fin de dar descanso a las unidades y concederles un poco más de tiempo para su reorganización), a la una de la madrugada del 2 de noviembre se desencadenó la «Supercharge». El ataque se lanzó con el apoyo de una barrera móvil, constituida por el fuego de cañones de 25 libras y por el de la artillería de calibre medio.

El frente de ataque tenía una anchura de 3600 metros y la profundidad del avance era de 5500 metros. La infantería (Brigadas 151 y 152) atacó y todo se desarrolló según lo previsto, de modo que, una vez alcanzado el objetivo, pasaron las unidades acorazadas y formaron una cabeza de puente a través de la cual se intentaba introducir a las divisiones acorazadas del Cuerpo de Ejército X. Se alcanzaron los objetivos, pero la Brigada Acorazada 9 sufrió graves pérdidas a causa de la reacción de las armas contracarros enemigas. Luego llegó la División Acorazada 1 en su ayuda y empezó un combate de unidades acorazadas.

El 3 de noviembre, cuando recibimos los informes de la Aviación que indicaban que había comenzado la retirada alemana, nos dimos cuenta de que el enemigo estaba derrotado, sabiendo, como sabíamos, que Rommel sólo tenía medios de transporte y gasolina suficiente para llevarse consigo una parte de sus fuerzas.

Sin embargo, el día 3 de noviembre todavía no logramos llegar a campo abierto, porque el enemigo trataba de cerrar la brecha con cañones contracarros; no obstante, durante la noche del 3 al 4, la 51ª *Highland* y la División 4 india consiguieron una completa ruptura del frente, después de haber lanzado con gran habilidad un ataque improvisado.

La batalla se había ganado en once días, poco más o menos el tiempo previsto por el comandante del Ejército para los combates más duros. El enemigo estaba derrotado y en plena retirada. Ahora se esperaba que la *Desert Air Force* provocaría el mayor desorden en sus medios de transporte; los informes presentaban un cuadro de columnas de vehículos, en cuatro y hasta en ocho filas, que se dirigían al Oeste por la carretera o cerca de los márgenes de ésta. Nosotros teníamos la esperanza de que la retirada se transformaría en una completa derrota, teniendo en cuenta que la superioridad aérea estaba virtualmente en nuestras manos. Pero, en realidad, los resultados fueron bastante decepcionantes. En efecto, cuando me adelanté por la carretera que desde el campo de batalla de El-Alamein conduce a El-Dab'a, esperaba ver una estela de devastaciones; mas lo cierto es que los restos visibles de vehículos destruidos eran raros y distanciados.

Creo que los ataques contra las columnas en retirada se llevaron a cabo, sobre todo, con bombas, y que no se permitió que los aviones descendieran a baja altura sin duda porque nuestros pilotos no estaban adiestrados en los ataques en vuelo rasante ni en el uso de cañones. Pero me parece que así se perdió una buena ocasión y que habría podido conseguirse una parálisis en el enemigo en el movimiento de su retirada.

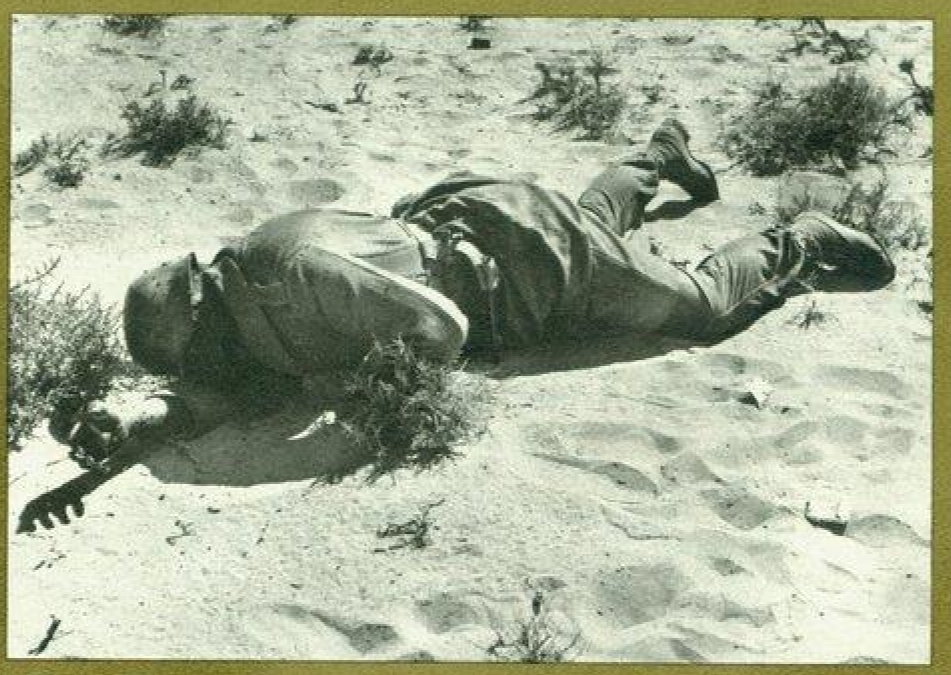
Otra gran desilusión fue el hecho de que no se lograse aislar por completo a las fuerzas supervivientes de Rommel, ahorrándonos la larga y ardua serie de operaciones que nos condujeron a Trípoli y más allá. Sin embargo, Montgomery sabía que sólo era cuestión de tiempo; pero, de todos modos, no fue del todo afortunado, porque las fuerzas a las que había ordenado aislar al enemigo, en la faja de Fuka y de Marsa Matruh, no pudieron llevar a término su misión a causa de un temporal de lluvias de insólita violencia que las «empantanó» estando a tiro de piedra del enemigo en retirada.



F. DE GUINGAND, GRAL. DE DIVISIÓN

Estudió en Ampleforth y en Sandhurst. Se enroló en el regimiento del Yorkshire Occidental en 1920 y prestó servicio en la India, Irlanda, Egipto y Gran Bretaña antes de asistir a la Escuela de Guerra de Camberley, en 1936. De 1939 a 1940 fue consejero militar del secretario de Estado para la guerra, el honorable Hore-Belisha, y llegó a ser director del Servicio de Información militar de Oriente Medio en 1942. Fue jefe de Estado Mayor del mariscal Montgomery desde 1942 a 1945, primero en el Ejército 8 y después en el Grupo de Ejércitos 21; luego director del Servicio de Información militar en el ministerio de la Guerra, desde 1945 a 1946. Sir Francis se retiró en 1947 y emigró a África del Sur, donde reside actualmente. Ha escrito tres libros –*Operation Victory*, *African Assignment* y *Generals at War*– además de numerosos artículos, especialmente de tema militar.

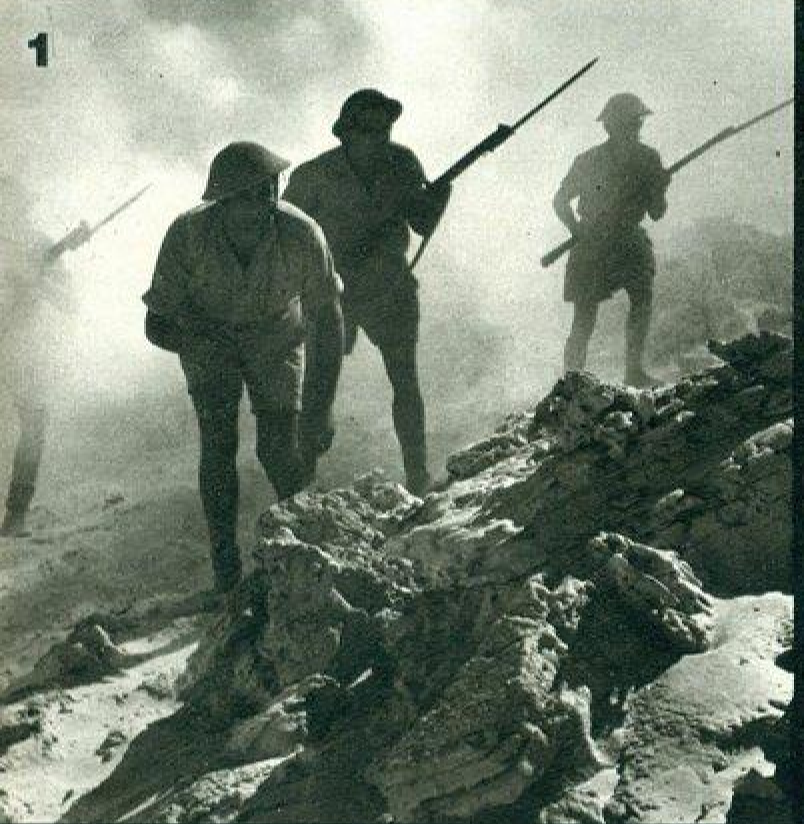


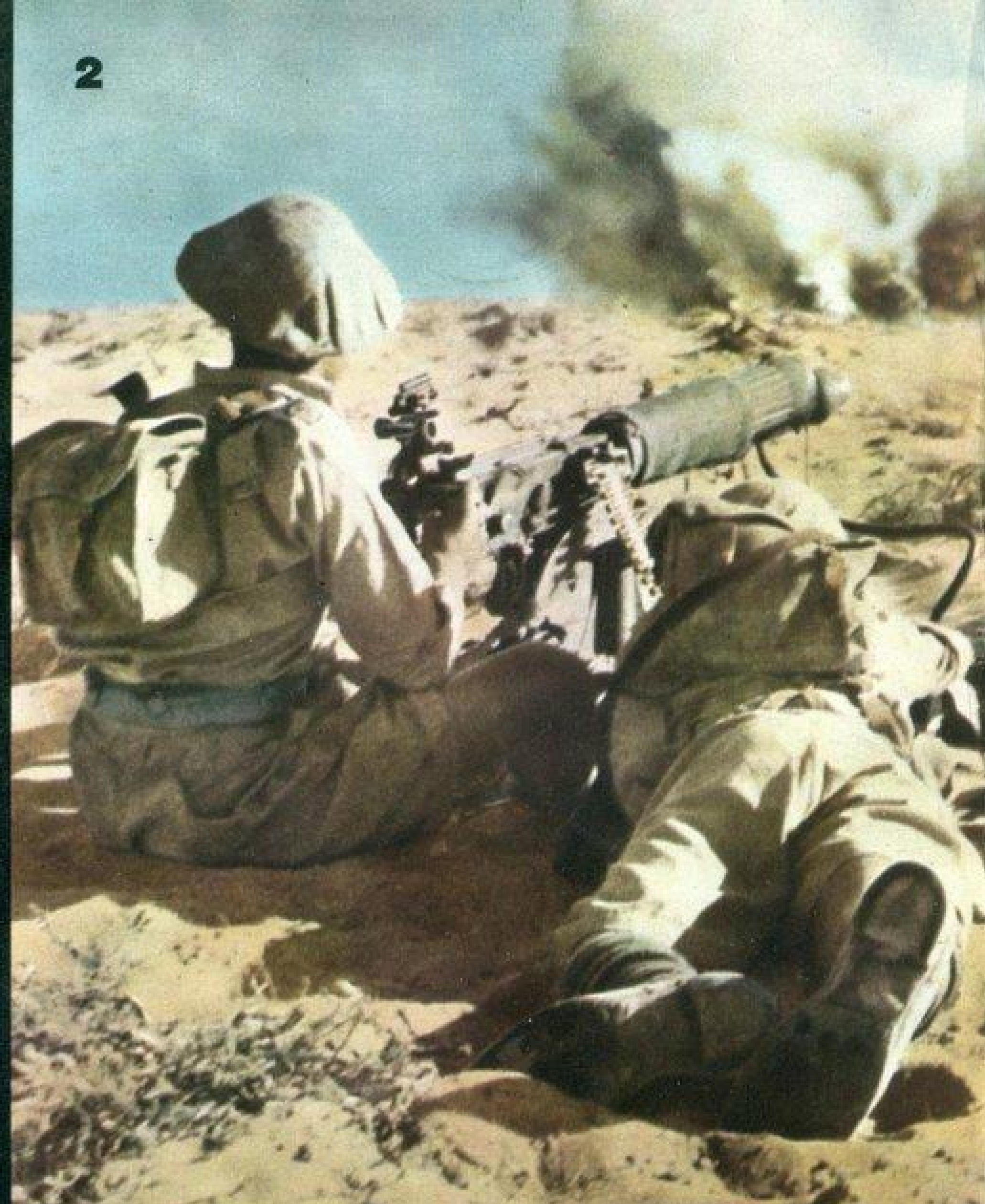




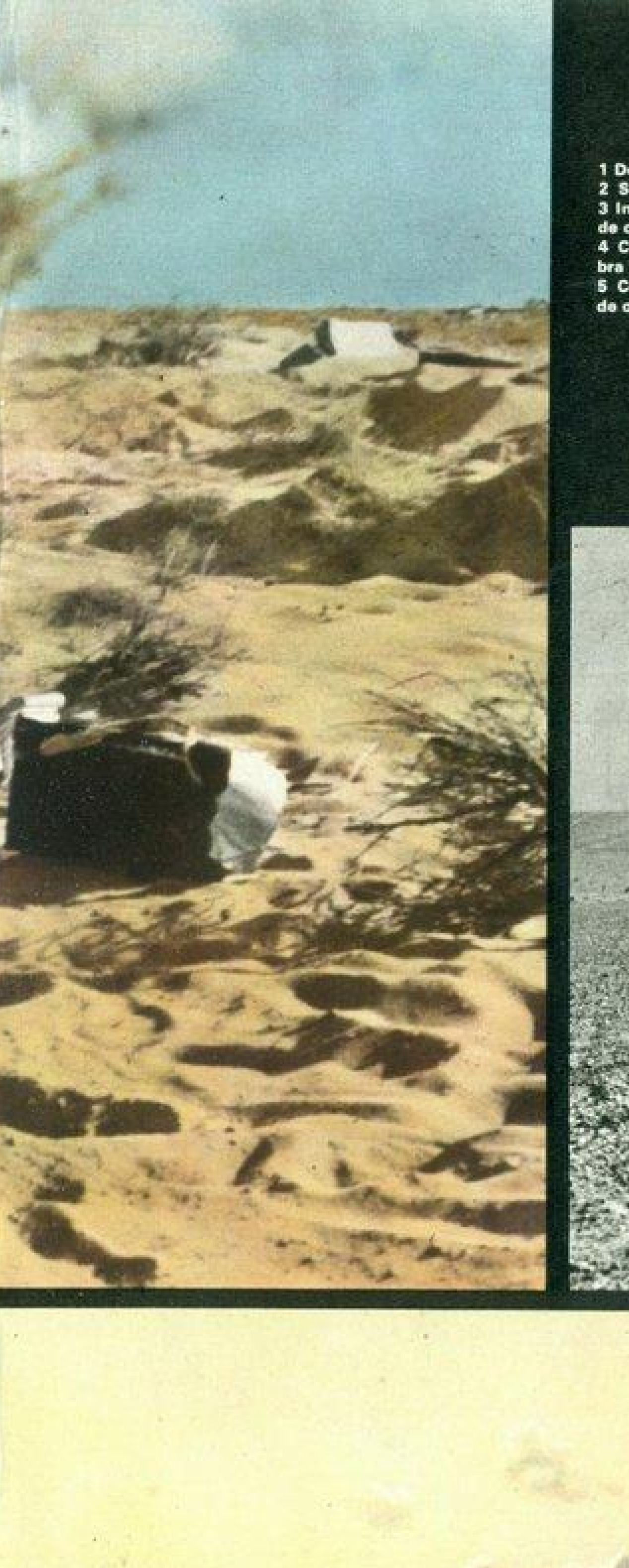
Hacia las 15,30 horas del día 4 de noviembre Rommel ordenó el repliegue a la posición de Fuka: el día anterior había sido roto el frente en el sector meridional. La retirada ordenada fue irrealizable porque escaseaban los medios de transporte. Muchas unidades, privadas de abastecimientos, rebasadas y rodeadas, se perdieron o se rindieron, arrolladas gradualmente por las superiores fuerzas motoacorazadas adversarias. De la gran *Panzerarmee* sólo quedaban pequeños destacamentos en fuga, desbandados y desmoralizados. (Imperial War Museum)-(Archivo Rizzoli)

EL-ALAMEIN: UNA VICTORIA ALIADA DECISIVA





3



1 Destacamento australiano aproximándose a un reducto alemán bajo la protección de una cortina de humo.
2 Sirvientes de ametralladoras del regimiento "Middlesex" disparan una *Vickers* en un puesto avanzado del frente de El-Alamein.
3 Infantería británica, a cubierto de la vista del enemigo, avanza abiertamente por una amplia hondonada del terreno: al fondo, un carro de combate alemán inmovilizado en un combate anterior.
4 Carros de combate *Sherman*, después de días de combate en estrechos corredores, avanzan al fin y despliegan sus posibilidades de maniobra y de potencia de fuego.
5 Columnas de carros de combate y autoametralladoras británicas marchando en persecución de las fuerzas del Eje en retirada después de once días de durísimos combates.

(Imperial War Museum)



4

5

EL-ALAMEIN: UNA DERROTA GLORIOSA

Giuseppe Mancinelli, general

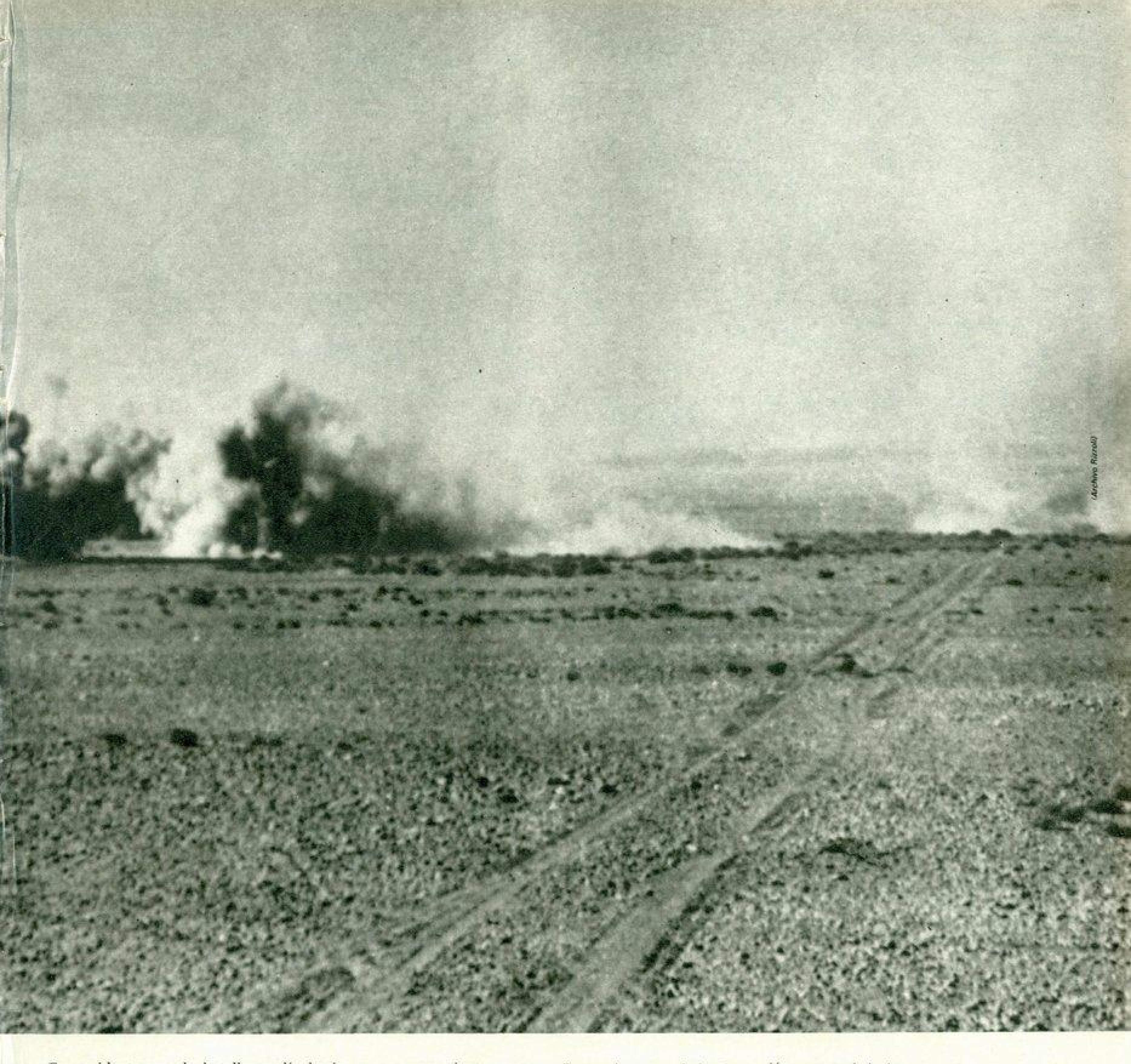


El jefe de Estado Mayor del Ejército 8 británico ha presentado una nítida y aguda visión de la organización y desarrollo de la larga batalla que causó estragos en el desolado erial de El-Alamein. Pero el acontecimiento tiene tanto relieve, no sólo en el cuadro limitado de las campañas norteafricanas, sino también en el panorama general de toda la guerra, que vale la pena intentar un análisis profundo que pueda proyectar los mismos acontecimientos, pero desde el punto de vista opuesto.

Cuando la noche del 23 al 24 de octubre se desencadenó la ofensiva inglesa, con toda su terrible violencia, los defensores de nuestras posiciones, tanto en la línea como en los puestos de mando, estaban preparados para enfrentarse con una lucha que se sabía iba a ser durísima y decisiva. No volveré a recordar la dramática secuencia de los acontecimientos en el curso de los once días de la batalla, sino que me limitaré a rememorar algunos momentos sobresalientes cuyo conocimiento es indispensable para la exacta comprensión de la acción de mando por nuestra parte y de las justas dimensiones de determinados episodios.

En la madrugada del primer día de batalla, el 24 de octubre, el ACIT se encontró de pronto ante una gran crisis de mando por la imprevista desaparición del general Stumme. En efecto, éste había literalmente «desaparecido» en el curso de un reconocimiento que realizó para verificar personalmente la exacta situación creada por el ataque nocturno, de la que habían llegado noticias un tanto inciertas. Salió en coche acompañado del coronel Buechting, jefe de Transmisiones del Ejército, de un capitán intérprete y del chófer. En el camino se habían encontrado de improviso bajo el fuego de una ametralladora: evidentemente un elemento enemigo infiltrado en nuestras líneas y apostado en espera del desarrollo de la situación; el vehículo hizo entonces una rápida maniobra, pero al volver al mando el intérprete y el chófer, indemnes, comprobaron que en el coche sólo había el cadáver del coronel, que había sido herido de muerte. No supieron dar ninguna explicación sobre la suerte del general, y se supuso que también él había sido herido y que su cuerpo, exánime, cayó del coche descubierto. El cadáver del general Stumme se recuperó la noche siguiente y resultó (o por lo menos así se dijo) que la muerte se produjo a consecuencia de un ataque de apoplejía. El mando interino del Ejército fue asumido entonces por el general von Thoma, llegado a África pocas semanas antes para ponerse al frente del DAK, y mientras tanto se llamó con toda urgencia al mariscal Rommel a la clínica de Wiener Neustadt, donde a la sazón estaba siguiendo una cura.

Rommel llegó la tarde del 26 de octubre e inmediatamente volvió a tomar las riendas del mando. El solo anuncio de su regreso ejerció ciertamente una acción tonificadora en el ánimo de los veteranos del Ejército.


(Archivo Rizzoli)

Era evidente que la batalla tendía hacia un desarrollo de larga duración, lo que nos exponía a un grave peligro de desgaste, quizás hasta el total agotamiento de todas nuestras capacidades de reacción. El problema de los abastecimientos se agudizaba cada día más, y Rommel agobiaba a Roma con constantes peticiones que resultaban escasamente eficaces.

Sus llamadas no siempre encontraban una plena comprensión: el 27 de octubre Kesselring, de vuelta de una misión en el frente, refería a Mussolini que la situación le había parecido buena; pero confesó que experimentaba algunas dudas sobre la actitud de Rommel, a quien había encontrado indeciso.

El 28 de octubre terminaba la primera fase de la batalla: el ACIT, al precio de graves pérdidas, había logrado bloquear el paso al enemigo. Como ya hemos visto, del 28 al 30 de octubre el general Montgomery procedió a un nuevo reagrupamiento de sus fuerzas con miras a reemprender el ataque; mientras tanto, Rommel aprovechaba la inesperada oportunidad de aquella relativa calma que se le ofrecía para tratar de mejorar la posición, seriamente comprometida, en el sector Norte y ponerse en condiciones de resistir la siguiente acometida, la cual, como se sabía, no tardaría en producirse con multiplicada violencia. La situación general de la posición defensiva resultó, con ello, un tanto aligerada, pero los repetidos contraataques habían desgastado las pocas fuerzas de nuestra masa de maniobra, ya muy debilitadas, y además repercutió profunda y negativamente en los míseros abastecimientos disponibles. Sin embargo, Rommel contaba con volver a tomar la iniciativa de la situación sólo con que se realizase el milagro de que llegaran los refuerzos adecuados de carburante y de municiones. Rogó a Cavallero que se trasladase urgentemente a su puesto de mando para discutir juntos la situación; pero el jefe del Estado Mayor General no juzgó oportuno dejar siquiera por breve tiempo la dirección personal de las operaciones para los transportes en el Mediterráneo y encargó al general Barbasetti, jefe de su delegación permanente en Egipto, que lo representase.

La dramática entrevista tuvo lugar el 29 de octubre. Rommel expuso un cuadro realista de la situación, poniendo particularmente de relieve la inagotable reserva de municiones del adversario, mientras que él estaba obligado a racionar sus disparos. «...Si el adversario continúa así, no tengo esperanza de sostener la lucha y de cerrarle paso... El enemigo pasará con su masa arrollando el resto de nuestras fuerzas; se ha empleado ya la reserva y sólo con el arte de un prestidigitador se logran tapar los huecos... A pesar de todas nuestras carencias, cada soldado italiano y alemán cumple con su deber. Pero tengo la impresión de que se está aproximando el fin... La cuestión de los abastecimientos no es la única razón de esta crisis..., pero con una decisiva mejora de ellos la crisis se podría aliviar, en tanto que si no

LOS PRINCIPALES ACTORES DE LAS BATALLAS EN EL DESIERTO



Panzer MK IV G

Peso: 24 t. **Tripulación:** cinco hombres. **Velocidad máxima:** 40 km/h. **Autonomía:** 208 km. **Armamento:** un cañón de 75 mm (de una longitud de 43 calibres) y dos ametralladoras de 7,92 mm, tipo 34.

(John Batchelor)

Baron

Carro armado detonador de minas británico construido con el casco del *Matilda;* iba provisto de dos motores auxiliares para hacer girar el tambor portador de las cadenas. Debía marchar a 3 km/h y el tambor rodaba a 72/80 vueltas por minuto.

Macchi C-202 "Folgore"

Fue uno de los cazas italianos mejorados con los motores alemanes *Daimler Benz 601,* construidos bajo licencia alemana en Italia. Era un aparato resistente, rápido y muy manejable, y estaba en condiciones de hacer frente a los mejores cazas aliados. Lo construyó la casa Macchi, que lanzó 392 unidades, y casi otros tantos construyeron la Breda y SAI-Ambrosini. **Envergadura:** 10,58 m. **Longitud:** 8,85 m. **Velocidad máxima:** 600 km/h a 5500 m. **Armamento:** dos ametralladoras de 12,7 y 2 de 7,7.

(Alfredo Fiorelli)

se logra resolver esta cuestión..., el fin puede estar muy próximo, quizá nos queden tan sólo dos o tres días de vida». Pero es extraño que, a pesar del breve respiro que le había concedido el adversario, Rommel no pensara todavía, en aquel momento, en la eventualidad de intentar romper el contacto; por el contrario, afirmaba: «No es posible suspender el combate... independientemente del pequeño número de fuerzas que podrían retirarse (por la carencia de camiones), falta la gasolina para la maniobra. No hay otra solución que presentar batalla hasta el fin en el frente de El-Alamein». Al terminar su apasionado parlamento, Rommel pidió que se informase al *Duce* de todo lo que había dicho y sintetizaba así sus exigencias: municiones para poder oponer una reacción consistente de fuego, carburante para no tener que limitar la maniobra de los ya escasos medios acorazados y refuerzos en hombres para las unidades, reducidas a sus efectivos mínimos.

Sin embargo, en el curso de la noche siguiente, el mariscal, en uno de sus característicos cambios de humor, se sintió atraído por la idea de aprovechar la inesperada ocasión que le ofrecía el prolongado aligeramiento de la presión enemiga para romper el contacto con el adversario e intentar, *in extremis*, la salvación del Ejército, ya evidentemente próximo al agotamiento. A la mañana siguiente, por encargo suyo, yo planteaba al Mando Supremo el nuevo concepto en estos términos: «... Vuelto a considerar el problema de la posibilidad de un eventual repliegue (Rommel), lo ha resuelto positivamente con tal de que pueda disponer por breve tiempo de 1500 camiones y del carburante necesario para el repliegue de las unidades de infantería italianas y alemanas, con armas y municiones, situadas al Sur. En cuanto a las divisiones desplegadas más al Norte, procederemos con nuestros propios medios. La línea de detención estaría, aproximadamente, en el meridiano 28° (es decir, a la altura de Fuka), de poca longitud, que no puede envolverse por el Sur, que se halla cerca de la base logística de Marsa Matruh... Se trata de una temporal y breve sustracción de camiones de la que puede depender la salvación de las unidades... Queda entendido que esta hipótesis de repliegue representa un caso extremo, y sería realizada tan sólo en caso de inminente peligro de rotura del frente; mientras tanto permanece sin cambiar la decisión de mantenerse firmes en las posiciones actuales».

Pero el Mando Supremo estaba rígidamente empeñado en su idea de defenderse a toda costa en la posición de El-Alamein. El general Barbasetti se apresuró a volver junto al mariscal para comunicar la imposibilidad de sustraer camiones de la cadena tan intensamente empleada en el abastecimiento de las tropas. Cada parada tendría repercusiones mortales, paralizando la capacidad bélica del Ejército. En conclusión, el general Barbasetti insistió en el concepto repetido por el mismo Rommel hacía apenas veinticuatro horas: romper el combate significaba ir al aniquilamiento; se imponía, pues, la resistencia hasta el fin.

En la negativa de Roma para conceder estos vehículos entraba, ciertamente, una tácita determinación que trataba de fijar a Rommel en la posición de El-Alamein, negándole la posibilidad material de romper el contacto con el enemigo. Basándose en experiencias anteriores, se desconfiaba de su fácil tendencia a entregarse a decisiones extremas, y se temía que quizá ya no sería posible detenerlo una vez hubiera emprendido el camino de la retirada. Pero, por otra parte, también era cierto que no se creía, o no se quería creer, en la gravedad extrema de la situación, que ya ni siquiera un milagro podría apartar de su curso fatal. Traté de convencer al general Barbasetti de la gravedad de una negativa tan categórica y sugerí una fórmula de compromiso: puesto que se desconfiaba de la voluntad de resistencia de Rommel, propuse que se pusiera a mi disposición, incluso ignorándolo el mariscal, cierta cantidad de camiones, todos los que fuera posible distraer para este fin, y yo mismo procedería a distribuirlos a las unidades cuando el repliegue fuera ya inevitable bajo la imperativa fuerza de los acontecimientos. Probablemente se creyó que yo estaba contagiado del derrotismo de Rommel y se rechazó mi propuesta. Se me aseguró, no obstante, que «eventualmente» la idea se tomaría en consideración en el caso de una necesidad concreta. Y, en efecto, pusieron al fin 150 camiones a mi disposición, pero cuando ya era demasiado tarde, pues la situación se estaba precipitando: muy pocos de ellos llegaron, desperdigados, hasta mi puesto de mando; ninguno, que yo sepa, llegó a su destino, que era el Cuerpo de Ejército X, situado en el extremo Sur del despliegue, y que se hallaba completamente privado de medios de transporte y por lo tanto con mayores desventajas en el caso de un repliegue.

Me he visto obligado a detenerme en estos detalles porque en ellos reside, sin duda, el origen no ya de la derrota, que estaba marcada y era inevitable, sino de la importancia de las pérdidas sufridas en dicha derrota, especialmente por parte de las unidades italianas. Pero las divergencias con el Mando Supremo, y más adelante también con el OKW, sobre la cuestión del repliegue debía asumir formas todavía mucho más dramáticas.

En el curso de la noche del 31 de octubre comenzaba, con renovada violencia, la segunda fase de la batalla. A partir de aquel momento, el frente centro-norte empezó a tambalearse en cada uno de sus elementos, y sólo se mantenía gracias al desesperado esfuerzo de cada defensor y a los valerosos contraataques de los últimos restos de las unidades acorazadas. No obstante, la noche del 2 de noviembre, Rommel, juzgando que no podría resistir otro martilleo semejante, cursaba algunas disposiciones para un aligeramiento preliminar del contacto en la línea de combate, con miras a un posterior traslado a las posiciones ya indicadas que, con una referencia aproximada, podemos llamar de Fuka. Se trataba de replegar a breve distancia a las divisiones de primera línea para adoptar en seguida un despliegue que fuera más favorable a una subsiguiente y eventual maniobra de pérdida de contacto, siempre bastante delicada y difícil. Inesperadamente, la operación se llevó a cabo con toda normalidad, sin hostigamiento por parte del adversario, de modo que Rommel se sintió animado para sacar partido de ello y poder llevar a término, en el curso de la noche siguiente, el abandono del frente de combate e iniciar la maniobra de trasladar el Ejército a la prevista línea de detención. La operación debía iniciarse al caer la noche y realizarse escalonadamente, partiendo del extremo Norte y bajo la cobertura de débiles retaguardias, que se dejarían en línea para enmascarar el mayor tiempo posible la retirada del grueso de las fuerzas.

La orden correspondiente se cursó alrededor de las 12 horas del día 3 de noviembre. Pero a las 16, el mismo mando del ACIT dictaba la contraorden, que prescribía a las unidades volver a las posiciones recién abandonadas para continuar la resistencia sobre el terreno. Teniendo en cuenta los tiempos de transmisión y de desciframiento, así como las dificultades de distribución inherentes a una situación fluida de mandos y de unidades, cuando la contraorden se hizo prácticamente ejecutiva gran parte de estas unidades se encontraba ya en pleno movimiento. Algunas recibieron la comunicación y pudieron volver, aunque tardíamente, sobre sus pasos; otras, como la División *Bologna* no la recibieron hasta la mañana siguiente, y entonces ya no estuvieron en condiciones de cumplirla a tiempo. El resultado de esta desdichada superposición de órdenes y de contraórdenes fue que la mañana del día 4 de noviembre el Ejército tenía apenas un simulacro de despliegue en las ya debilísimas posiciones del día anterior. Y en estas condiciones de extrema confusión se desarrolló la última escena de la batalla de El-Alamein.

¿Qué había inducido a Rommel a este cambio repentino de forma de pensar entre las 12 horas y las 16 del día 3 de noviembre? El Mando Supremo y el OKW habían intervenido, simultánea y perentoriamente, para confirmar la orden de resistir a cualquier precio y hasta el último hombre en la posición de El-Alamein. En el telegrama del general Cavallero se justificaba esta tajante orden con la consideración de que el territorio egipcio no ofrecía otras posiciones idóneas para una resistencia prolongada. Pero quizá la verdadera explicación de esta obstinación tan inconcebible se deba buscar en una sorprendente nota de la que se desprende que él (Cavallero) no creía en la desesperada situación del Ejército y que quizá, dominado por el optimismo de Kesselring, juzgaba vano alarmismo las fúnebres lamentaciones de Rommel. En efecto, Cavallero escribía el 2 de noviembre en su *Diario*: «Afirmo (a Kesselring) que me doy cuenta del cansancio de los nuestros, pero

Ametralladora italiana en acción. A causa de su escasa movilidad, las fuerzas italianas se destinaban, dentro de la organización defensiva del Eje, a misiones preferentemente estáticas: por ello quedaban fatalmente predestinadas al sacrificio en caso de retirada. *(Bundesarchiv)*



CRONOLOGÍA DE UN DESTINO

1942

6 de octubre: el general Montgomery informa sobre su plan para la ofensiva del Ejército 8.

23 de octubre: 21,25 horas: comienza en el sector del Cuerpo de Ejército XIII la preparación de artillería. 21,40 horas: comienza la preparación artillera por parte del Cuerpo de Ejército XXX. 22 horas: el Cuerpo de Ejército XXX, con cuatro divisiones, y el Cuerpo de Ejército XIII lanzan dos ataques contra Qaret el-Himeimat y Yébel Kalakh.

24 de octubre: 02,00 horas: elementos avanzados de las Divisiones Acorazadas 1 y 10 empiezan a avanzar por los pasillos abiertos. Al amanecer, la mayor parte de las unidades del Cuerpo de Ejército XXX han alcanzado ya los objetivos de la Línea "Oxalic"; pero el Cuerpo de Ejército X no ha conseguido despejar la cabeza de puente y llegar a la Línea "Pierson". Tras un comienzo afortunado, el Cuerpo de Ejército XIII es detenido en los campos minados; no obstante consigue mantener empeñada en su sector a la 21ª *Panzerdivision*. Al anochecer la División Acorazada 1 ha logrado que algunas de sus unidades salgan de los campos minados; pero el ataque de la División Acorazada 10, de las 22 horas, progresa muy poco.

25 de octubre: 02,00 horas: la congestión del tráfico en el pasillo meridional llega a hacerse peligrosa; tras una reunión para informar, a las 03,00 Montgomery confirma que el intento de romper el frente debe continuar. 08,00 horas: la brigada que va en cabeza consigue rebasar los campos minados. La División neozelandesa y la Brigada Acorazada 9 consiguen hacer accesible el campo minado principal y desvían su avance hacia el Sudoeste, rechazando contraataques por parte de la 15ª *Panzerdivision*. 12,00 horas: Montgomery decide desplazar el ataque hacia el Norte; en consecuencia la División 9 australiana debe atacar hacia el Norte, y la División Acorazada 1 hacia el Oeste, tras el saliente costero.

26 de octubre: la División 9 australiana gana terreno, pero todos los demás ataques quedan bloqueados; Montgomery decide modificar el despliegue: la División neozelandesa se traslada a la reserva y la sustituyen la División 1 sudafricana y la División 4 hindú.

27 de octubre: la 21ª *Panzerdivision* se desplaza hacia el Norte; continúa el cambio en el despliegue de las fuerzas británicas: la División Acorazada 7 es segregada del Cuerpo de Ejército XIII y desplazada también al Norte. Se rechazan una serie de ataques alemanes contra la División Acorazada 1; los alemanes pierden en estas acciones 50 carros.

28-29 de octubre: ulteriores ataques por parte de la División 9 australiana, en el sector Norte, dan lugar a una penetración en cuña dentro de la posición enemiga.

29 de octubre: Montgomery decide lanzar el ataque para romper el frente enemigo *(Supercharge)* lo más al Norte que le sea posible; pero luego cambia de proyecto (al saber que la División Ligera 90 alemana también se había desplazado hacia el Norte) y ordena que el ataque se lance contra las fuerzas italianas y no contra las alemanas.

31 de octubre: el ataque australiano continúa con el intento de aislar a las fuerzas enemigas en el saliente costero.

30-31 de octubre: el ataque australiano continúa con el intento de aislar a las fuerzas enemigas en el saliente costero.

2 de noviembre: las Brigadas 151 y 152 lanzan un ataque previsto por la Operación "Supercharge" y alcanzan con éxito sus objetivos; a las 06,15 la Brigada Acorazada 9 avanza, pero se ve detenida por el intenso fuego contracarros. La División Acorazada 1 se adelanta para eliminar la resistencia.

3 de noviembre: se desarrollan combates confusos; pero durante la noche se lleva a cabo una penetración por el Sur a cargo de la 51 *Highland* y de la División 4 india.

4 de noviembre: tras ulteriores combates, comienza la retirada de las fuerzas del Eje.

también los ingleses deben estar al límite de sus fuerzas. Rommel está en las mejores condiciones *(¡sic!)* porque tiene a mano las fuerzas reunidas. Creo que tiene por lo menos 250 carros *(Rommel había comunicado que tenía tan sólo 35 carros alemanes y poco más de otros tantos italianos...)*. La situación, antes seria y ahora extremadamente tensa, no es desesperada, y Rommel podrá resolverla todavía... Es su batalla; tiene gasolina y municiones *(¡sic!)*. El enemigo cree que él ha agotado sus reservas y lleva a cabo el último esfuerzo».

La intervención de Hitler, probablemente solicitada por Mussolini, tenía el tono de un duro latigazo: «El pueblo alemán sigue conmigo la heroica batalla defensiva con inmensa confianza en vuestra acción de mando y en el valor de las fuerzas ítaloalemanas. En la situación en que os encontráis no se puede hacer otra cosa que no retroceder ni un paso y lanzar a la batalla todas las armas y todos los combatientes disponibles. Se están aprestando notables refuerzos aéreos. También el *Duce* y el Mando Supremo realizarán el máximo esfuerzo para proporcionaros los medios para continuar la lucha. No obstante su superioridad, el enemigo estará al fin de sus fuerzas. No es la primera vez que la férrea voluntad logra triunfar sobre batallones más fuertes. A vuestras tropas no les queda otro camino que la victoria o la muerte».

Los impulsos alternativos de Rommel reflejan el drama profundamente humano de su ánimo, que luchaba entre la ejecución de una orden taxativa, que él consideraba fatal para la supervivencia del Ejército, y la total solicitación *in extremis*. Al soldado no le quedaba otra elección que la de la obediencia, revocando la orden de repliegue; pero al mismo tiempo quiso intentar una vez más, en su respuesta al *Führer*, arrancarle la autorización para suspender el combate: ...Estoy convencido de la necesidad de mantener las posiciones hasta el fin y de no ceder un paso... pero la táctica inglesa de destruir una tras otra nuestras unidades... actúa en perjuicio nuestro y creo que llegará el momento de tener que recurrir a una actuación maniobrada (es decir, el repliegue) para oponerse al enemigo y reducir la pérdidas. Ruego autorización sobre este extremo. En el caso de que se me conceda tengo la firme intención de llevar atrás escalonadamente a las fuerzas».

No se sabe que obtuviera respuesta alguna a esta última apelación. Pero en el *Diario* de Cavallero encontramos esta anotación: «...¡Si Rommel se repliega, se ha perdido África!...». Pero se trataba exactamente de todo lo contrario: Rommel se veía forzado a replegarse porque, en El-Alamein, África se había perdido ya.

La mañana del 4 de noviembre caía el último golpe de ariete sobre las inconexas defensas que aún se mantenían. Todas las fuerzas móviles, los restos del DAK y del Cuerpo de Ejército XX se enfrentaron una vez más con el desesperado intento de contener el asalto; pero todo fue en vano: la batalla estaba llegando ya a su fatal epílogo. En el curso de aquellos combates, el comandante del DAK, el general von Thoma, intervino personalmente con su propia unidad de protección; su carro fue alcanzado y él mismo cayó prisionero. Los acontecimientos de la batalla hicieron que nuestra División *Ariete*, junto con los pocos supervivientes de la *Trieste*, representase el último núcleo de nuestra resistencia. Así lo describe Rommel[1]: «... al Sudoeste y al Sur del puesto de mando se divisaban grandes nubes de polvo. Allí se desarrollaba la lucha desesperada entre los pequeños y deficientes carros italianos del Cuerpo de Ejército XX contra unos 100 carros pesados británicos, que habían envuelto a los italianos por su flanco derecho... Uno tras otro, los carros saltaron por los aires y ardieron, mientras el fuego intenso de la artillería británica caía sobre las posiciones de la infantería y de la artillería italianas. Hacia las 15,30 horas la *Ariete* lanzó la última llamada por radio: «Carros enemigos penetrados por el Sur... Por lo tanto *Ariete* está rodeada. *Ariete* continúa combatiendo. Por la noche el Cuerpo de ejército XX había sido aniquilado. Con la *Ariete* perdimos a nuestro más viejo camarada italiano, de quien siempre habíamos pretendido mucho más de cuanto estaba en condiciones de ofrecer a causa de su deficiente armamento.»

Hacia las 15,30 horas Rommel ordenaba, finalmente, el repliegue a la llamada posición de Fuka. Pero ya era imposible que se pudiera realizar cualquier movimiento ordenado por parte de aquellas unidades desprovistas de camiones y en un terreno inundado por las fuerzas móviles del adversario, que avanzaban por todas partes. Todas la divisiones del Cuerpo de Ejército X, desplegado en el sector meridional, comprendida la invicta División *Folgore*, se perdieron en su intento de retirarse a pie, a través del desierto, hacia la línea de detención: sin abastecimientos, desbordadas, rodeadas, arrolladas gradualmente por las superiores fuerzas motoacorazadas adversarias, tuvieron que ceder, una tras otra, sosteniendo, sin embargo, duros combates. En el centro y en el Norte las posibilidades de evasión eran sensiblemente mejores; pero los fugitivos se encontraron en seguida mezclados con la enorme masa informe que lentamente se dirigía hacia el Oeste, a lo largo y a caballo de la única carretera costera, y fueron prácticamente irrecuperables antes de su llegada a una lejana zona de reunión y de reorganización. En contacto con el enemigo, la protección de la retirada se confió a los restos maltrechos del DAK, que tenía a su flanco un minúsculo «grupo táctico» del Cuerpo de Ejército XX que quiso mantener su puesto de honor en la retaguardia. El enemigo, inexplicablemente, seguía nuestro lento movimiento manteniendo una presión moderada, sin intentar siquiera una maniobra para conseguir resultados resolutivos que, en aquel momento, tenía indudablemente al alcance de su mano.

Conservo con particular nitidez el recuerdo de la larga conversación que tuve con Rommel la noche del 5 de noviembre. Aparecía angustiado por la suerte de sus soldados y por el futuro desarrollo de los acontecimientos, pero firme en su propósito de volver a dominar la situación de su Ejército y de continuar la lucha. Pero se mostraba muy pesimista en cuanto al resultado final de la guerra: Alemania se veía ya reducida a la defensiva en Rusia y la presencia americana estaba a punto de transformarse en una vigorosa realidad en Europa. Se sabía de la presencia en Gibraltar de un convoy de excepcional magnitud, evidentemente preparado para un desembarco, con fuerzas considerables, en las islas italianas o quizá en África septentrional. Ante este tétrico cuadro, el mariscal Rommel juzgaba definitivamente perdida para el Eje la partida en el damero africano y consideraba vano cualquier intento de recuperación; en su opinión todos los esfuerzos se debían dirigir ahora a un solo objetivo: salvar a los hombres del Ejército, aquellos magníficos combatientes, afirmaba, como quizá no había otros iguales ni en Italia ni en Alemania, para poder disponer de ellos en el momento supremo del asalto a la «fortaleza Europa» por parte de los Aliados. Por esta razón, era preciso llevar hacia atrás al Ejército, y evitar otras pérdidas, hasta Túnez, hasta cabo Bon, para realizar un «Dunkerque africano», abandonando si era preciso todo el material con tal de salvar a los hombres.

Es preciso tener en cuenta estas manifestaciones, seguramente sinceras, expresión de la íntima convicción de Rommel, para comprender exactamente su actitud en el posterior desarrollo de la campaña de África. Todos sus pensamientos, todas sus órdenes, todas sus energías responderían, de ahora en adelante, tan sólo a este propósito bien definido: ¡conducir a Enfidaville a todos sus hombres para la realización del «Dunkerque africano»!.

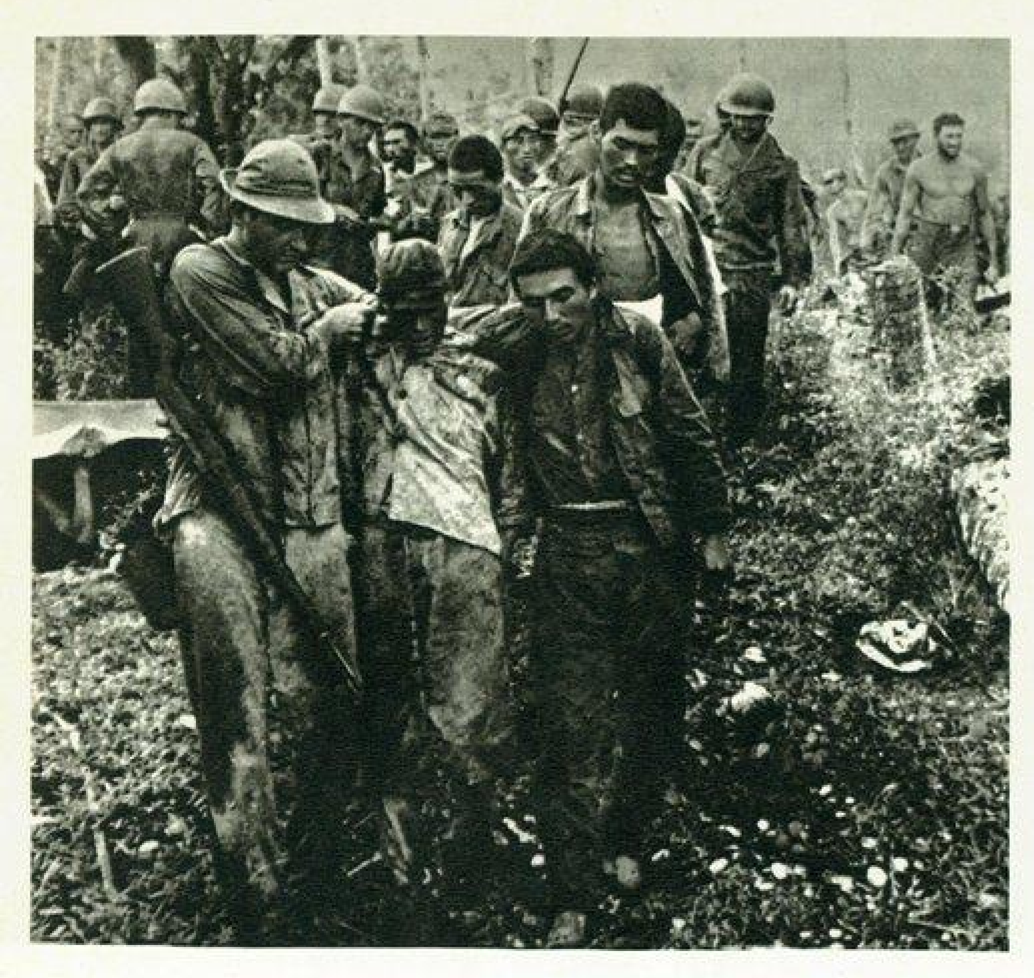
[1] Rommel, Krieg ohne Hass, Verlag Hiedenheimer Zeitug, Heidenheim/Brenz, pág. 275.

Charles Roetter

GUADALCANAL: COMBATES TERRESTRES

La batalla de Midway arrancó a los japoneses la esperanza de ulteriores avances y obligó a los comandantes nipones a limitar sus actividades a la preparación de planes con vistas a la consolidación del nuevo imperio. Pero la verdadera derrota del Japón debía comenzar con la reconquista de las islas del Pacífico por parte de los americanos. El primer encuentro tuvo lugar en Guadalcanal. Los "marines" norteamericanos, desembarcados en la isla, encontraron una resistencia tan limitada que resultaba sospechosa; pero muy pronto empezó una lucha encarnizada (que duró seis meses) por la posesión de aquel trozo de tierra casi inhabitable a causa del clima malsano, pero tan valioso desde el punto de vista estratégico para lo que iba a suceder en el Pacífico sudoriental.







Desembarcados el 7 de agosto en Guadalcanal, los *marines* al principio no encontraron ninguna resistencia. Totalmente sorprendidos, muchos japoneses fueron capturados sin ninguna dificultad. El Estado Mayor japonés, muy equivocadamente, se negó a tomar en consideración a los *marines* americanos, a quienes definía como «mosquitos caídos voluntariamente en el fuego». (Keystone)-(Camera Press)

Guadalcanal es una isla tropical, húmeda, de amplias colinas y cubierta de jungla, que forma parte de un remoto archipiélago conocido con el nombre de islas Salomón, situado en la ruta que desde el Nordeste conduce a Australia. Esta isla, a comienzos del año 1942 se convirtió, desde el punto de vista estratégico, en una posición clave, ya que si las islas Salomón caían en manos de los japoneses, podían ser utilizadas para cortar las líneas de abastecimiento marítimo entre América y Australia, en tanto que si quedaban en poder de los americanos podrían servir, en primer lugar, como escudo para la preparación bélica de los Aliados en Australia y, más adelante, para utilizarlas como trampolín de lanzamiento a fin de arrojar a los japoneses del Pacífico meridional. La iniciativa, tanto por una parte como por la otra, era en consecuencia de indiscutible valor. Sin embargo, Washington no hizo nada de momento, por la sencilla razón de que por aquel entonces, a comienzos del año 1942, ni disponía de suficientes buques ni de aviones, ni tampoco de hombres, como para poder llevar a cabo todo lo que era preciso hacer en Europa, en África, en Oriente Medio, en Asia y en el Pacífico. En consecuencia, Roosevelt y Churchill decidieron que debía darse la preferencia a la guerra que se desarrollaba en Europa contra el Eje, en tanto que a la guerra en el Pacífico sólo se asignarían las fuerzas estrictamente necesarias para impedir ulteriores conquistas japonesas.

Incluso en Tokio se albergaba la duda –en particular entre los altos mandos militares– de si sería conveniente emprender nuevos avances. Empeñados a fondo en China, con un millón de hombres en pie de guerra como previsión de un posible ataque soviético contra Manchuria o contra Corea, y con los amplios territorios de sus últimas conquistas todavía sin guarnecer debidamente, los japoneses habían sometido ya a su Ejército a una tensión extrema. Muchos altos oficiales del Estado Mayor sostenían que, en aquellos momentos de la guerra, la mejor línea de conducta para el Japón sería pasar a una estrategia defensiva, incorporar los territorios recientemente conquistados a la «esfera de prosperidad común de la gran Asia» y consolidar el «área de los recursos» de Asia sudoccidental, conseguida a tan reducido precio de sangre, tiempo y medios materiales. El Japón –sostenían dichos oficiales– disponía de arroz, de petróleo y de caucho en cantidades suficientes para poder enfrentarse con una guerra prolongada. ¿Para qué lanzarse a nuevas empresas que absorberían hombres y materiales en proporciones que nadie podía calcular? Lo mejor era dejar que los americanos y sus aliados se agotaran en el intento de arrojar a las fuerzas japonesas de los territorios que éstas habían ocupado.

Pero el punto de vista de la Marina japonesa era muy distinto. Llenos de una orgullosa confianza en sí mismos, después de las graves pérdidas infligidas a las Marinas americana y británica en una serie de afortunados combates, y orgullosos también de la precisión con que habían logrado transportar a través de grandes extensiones a los hombres y el material destinado a los diversos frentes de combate, los almirantes japoneses sostenían que permanecer inactivos equivaldría a admitir la derrota. Si el Japón proseguía su avance, tendría en sus manos la posibilidad de quitarle al enemigo toda esperanza de poder desencadenar una contraofensiva con alguna posibilidad de éxito.

Y este punto de vista de la Marina fue el que prevaleció. En consecuencia, el Mando Supremo Imperial autorizó una serie de operaciones ofensivas en las islas situadas al norte y noroeste de Australia, operaciones que incluían la creación de bases aéreas y navales en las islas Salomón. No obstante, estos planes tuvieron que ser revisados muy pronto a consecuencia de la grave derrota sufrida por la Marina, a fines de mayo, en su intento de apoderarse de Midway.

La isla de Tulagi, en las Salomón –con un fondeadero excelente– y algunas otras islas vecinas fueron ocupadas a primeros de mayo; pero hasta fines de ese mismo mes los japoneses no consiguieron desembarcar en Guadalcanal. Al principio, parecieron interesarse únicamente por el ganado que pastaba en estado salvaje y al que mataban a tiros, llevándoselo a Tulagi. Pero ellos no sabían que todos sus movimientos –incluso los más insignificantes– eran vigilados escrupulosamente por la organización de vigilancia costera australiana del comandante Eric Feldt, un grupo de hombres (comerciantes, oficiales coloniales y plantadores) que se habían ofrecido, voluntariamente, para permanecer día y noche en sus puestos, situados en la cadena de islas que sirve de barrera a Australia, con el fin de informar de todos los movimientos de los japoneses. Cada componente de este servicio de información estaba provisto de un radio-teléfono –transmisor y receptor con generador– y de un código de señales sencillo, pero muy bien montado.

Los adversarios se enfrentan en Guadalcanal

A mediados de junio, desde su escondrijo en la jungla, Martin Clemens, jefe de los observadores costeros australianos en Guadalcanal, tuvo algo mucho más importante que informar que la simple matanza de ganado: al parecer, los japoneses estaban construyendo un aeródromo en la costa septentrional de la isla, entre Tenaru y Kukum, en una planicie donde surgía un bosquecillo de cocoteros en la plantación de Punta Lunga, prácticamente el único terreno apropiado para ello en todo el grupo de las islas Salomón.

El ritmo de trabajo pareció acelerarse ostensiblemente en las semanas que siguieron, y el lugar elegido se protegió con un sistema de trincheras muy angostas y con varias posiciones de ametralladoras; se calculó –y el cálculo era exacto– que las fuerzas japonesas en Guadalcanal ascendían a unos 3000 hombres.

Con la llegada, casi diaria, de los cada vez más alarmantes informes de Clemens, Washington decidió que había que hacer algo por aquel pedazo de terreno llano en la costa septentrional de Guadalcanal, y que, además, había que hacerlo cuanto antes, ya que un aeródromo en aquel lugar dominaría toda la zona. Uno de los planes propuestos era realizar una incursión en fuerza sobre Tu-

lagi y Guadalcanal, destruir las instalaciones japonesas y luego retirarse. El almirante Ernest J. King, recientemente nombrado comandante en jefe de todas las fuerzas navales estadounidenses, se opuso a este plan, con el que, en su opinión, no se ganaría nada a la larga, tan sólo irritar a los japoneses y provocando únicamente un retraso en sus operaciones. Lo que él quería era «negarles a los japoneses», de una vez por todas, las islas Salomón. Y aunque el general George C. Marshall y los otros miembros de comité de jefes de Estado Mayor en Washington tenían la sospecha de que su colega, el almirante King, tenía en su mente un proyecto más ambicioso que una simple acción destinada a contener el enemigo, acabaron, aunque a desgana, por dar su consentimiento. El resultado fue que los Estados Unidos, ocho meses depués de Pearl Harbor, desencadenaron su primera ofensiva en el Pacífico contra los japoneses.

En teoría, el plan de ataque parecía magnífico: la 1.ª División de *marines* norteamericanos, reforzada con unidades de exploradores de la Marina y por unidades paracaidistas, desembarcaría, el día 1 de agosto, en la zona Tulagi-Guadalcanal para asegurar allí una «guarnición permanente». Pero, en la práctica, las perspectivas no eran tan halagüeñas. Aunque nominalmente la división estaba en pie de guerra y contaba con un sólido núcleo de veteranos que conocían bien las armas y los procedimientos tácticos, lo cierto es que también incluía a miles de nuevos reclutas, cuyos conocimientos prácticos se reducían a simples ejercicios elementales aprendidos durante la instrucción. Por otra parte, la división no había participado en ninguna maniobra de conjunto y muchas de sus unidades carecían de experiencia en operaciones anfibias –ni siquiera las realizadas en tiempos de paz–; cuando en mayo de 1942, fue enviada al Pacífico, desde su base de adiestramiento en Carolina del Norte, se le aseguró a su comandante, el general Alexander Archer Vandegrift, que él y su división dispondrían de todo el tiempo preciso para prepararse, pues no se trataba que tuvieran que entrar en combate antes del año 1943. En realidad, la primera noticia que tuvo el general Vandegrift de la misión que le había sido asignada, se la comunicó el día 25 de junio el almirante Ghormeley, de la Marina de los Estados Unidos, comandante de la zona del Pacífico meridional y jefe de toda la expedición. Por aquel entonces, la mitad de la división todavía no había llegado y solamente faltaban cinco semanas para el día elegido como comienzo de las operaciones.

La parte naval de la operación tampoco prometía mucho. Los portaaviones, los cruceros y los destructores asignados como escolta no habían operado nunca conjuntamente, carecían de experiencia en operaciones anfibias y no dispusieron del tiempo necesario para poner remedio a estas deficiencias.

Lo peor era que toda la empresa se desarrollaba «con una carencia absoluta de informaciones.» Faltaban las noticias más elementales acerca del terreno, de las condiciones del mar y de la situación atmosférica. Las cartas marítimas y topográficas eran antiguas e inexactas; en algunos casos se encontraron errores de 3 ó 4 millas en relación con los elementos más esenciales. Las tablas de mareas señalaban un flujo y reflujo imprevisible y caprichoso de pocas decenas de centímetros y no había cartas de los arrecifes ni de cualquier otra irregularidad del fondo del mar, de modo que era imposible calcular hasta qué punto los buques podrían acercarse sin peligro a la costa.

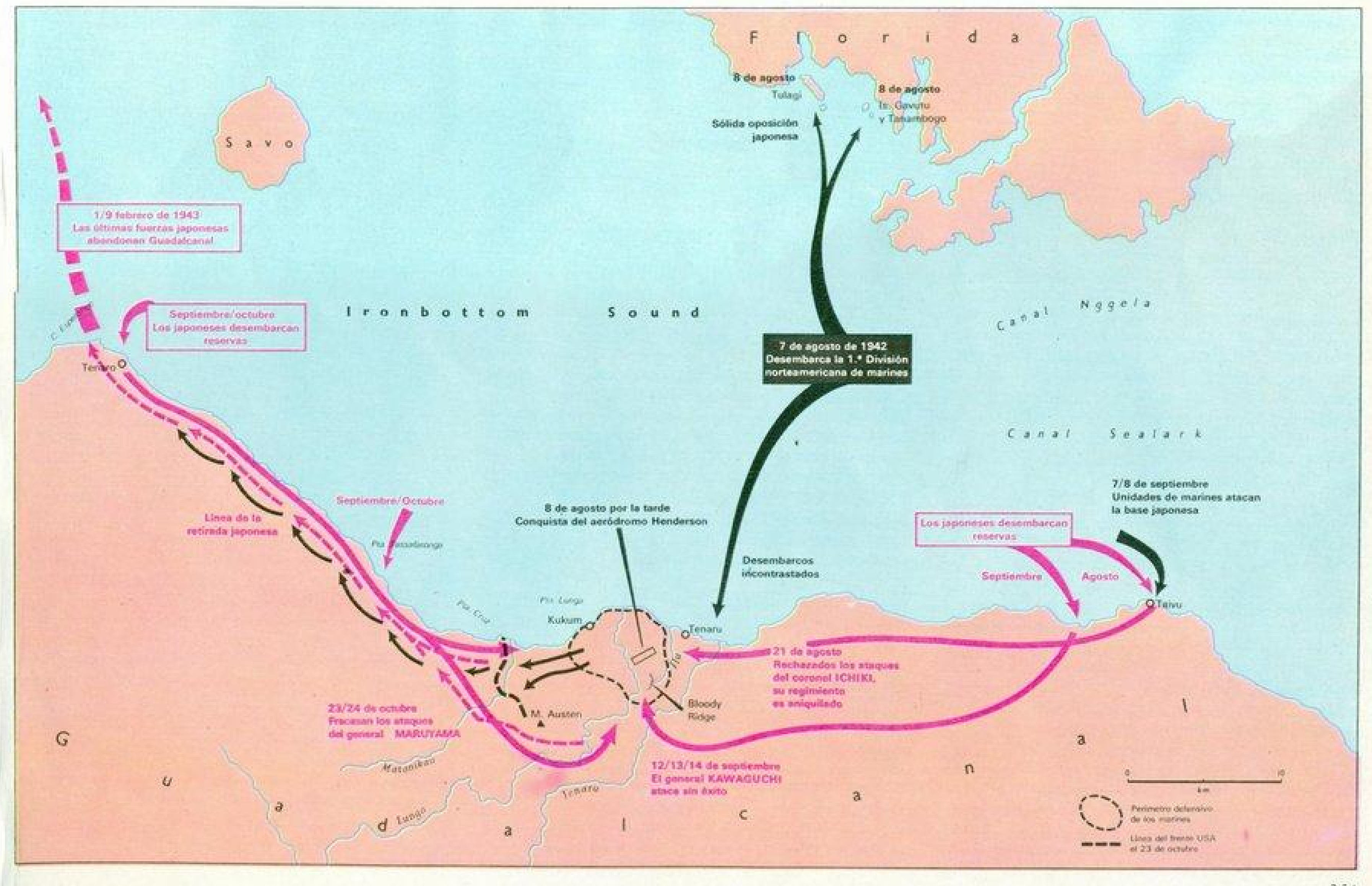
Naturalmente, todas estas deficiencias hubieran podido remediarse –como ya se había hecho en el caso de otras operaciones anfibias en el Pacífico o en Europa– si se hubiera dispuesto de tiempo. Pero en este caso no lo había. Washington ya había consentido de mala gana en aplazar por dos veces el «día X», primero al 4 de agosto y después al 7; pero comunicó de forma oficial que el 7 de agosto debía ser considerada como la fecha definitiva.

Por ello, los almirantes y los generales responsables de las distintas operaciones eran conscientes de que existía la posibilidad de que la acción no resultara un éxito. Y las pruebas que se realizaron en los cuatro día sucesivos (cuyo objetivo era perfeccionar los planes para el apoyo aéreo y de la artillería; resolver las dificultades relativas al enlace radio tierra-aire y buques-tierra; dirigir desde tierra los bombardeos aéreos y navales y ejercitarse en los procedimientos de desembarco) no lograron mitigar sus negros presentimientos. Las pruebas –utilizando las palabras de un observador– fueron «un verdadero fracaso».

Una flota majestuosa

En las primeras horas del día 7 de agosto, Clémens, el hombre que había dado el primer informe acerca de la construcción de un aeródromo japonés en Guadalcanal, fue despertado por el eco de un lejano fuego de artillería. Desde su escondrijo en la jungla y con las primeras luces del alba, se le ofreció una visión panorámica de lo que, más tarde, definiría como «una flota majestuosa», la más potente fuerza de ataque anfibia que jamás se había congregado. Mientras las grises barcas de transporte de la fuerza anfibia del

El día 8 de agosto, mientras los exploradores americanos conquistaban la isla de Tulagi, Gavutu y Tanambogo, los *marines*, que habían desembarcado en Guadalcanal, procedían a la ocupación del aeródromo Henderson. Los japoneses recibieron los primeros refuerzos el 18 de agosto, y el 21 pasan al contraataque. Sus acciones ofensivas se sucedieron hasta el 24 de octubre, sin éxito ninguno. Por último, el 31 de diciembre, el Ejército 17 japonés inició un repliegue hacia el Oeste, que terminó el 9 de febrero de 1943, con la evacuación de los últimos japoneses en la isla.





Campamento americano en un bosque de palmeras de Guadalcanal, inundado después de una tormenta. Las condiciones ambientales constituyeron un serio obstáculo para la marcha de las operaciones. *(Imperial War Museum)*

Pacífico meridional, al mando del contraalmirante Turne y que llevaban a bordo las tropas de desembarco, se dirigían hacia las posiciones establecidas al largo de Guadalcanal y de las islas vecinas, el contraalmirante británico Crutchley había dispuesto los cruceros australianos *Australia, Hobart* y *Canberra*, y los norteamericanos *Chicago* y *San Juan*, además de nueve destructores, al nordeste y al noroeste de la isla de Savo, sobre la ruta más probable de acceso de los japoneses. Entretanto, fuera del campo de visión de Clemens, los portaaviones *Saratoga, Wasp* y *Enterprise*, del vicealmirante americano Fletcher, navegando a unas 100 millas al sur de Guadalcanal y protegidos por el acorazado *North Carolina*, seis cruceros y 16 destructores, proporcionaban a los *marines* el necesario apoyo aéreo.

De momento, los atacantes consiguieron una sorpresa total. Los japoneses de Guadalcanal y de las islas vecinas (Florida, Tulagi, Gavutu y Tanambogo) no tuvieron la menor noticia de la llegada del enemigo hasta que las primeras granadas y las primeras bombas cayeron sobre sus posiciones.

A las 6,41 horas, en los transportes, situados al largo de la playa Roja de Guadalcanal, se recibió la orden de: «Las tropas de desembarco deben dirigirse a tierra». Miles de *marines*, en grupo de 36 hombres por embarcación, empezaron a descender entonces por la redes colgadas de la borda de los buques. El mar estaba en calma, y la operación de arriar las lanchas de desembarco se desarrolló rápida y ordenadamente. La lanchas, repletas de hombres, se alejaron de los barcos, dirigiéndose hacia las zonas de reunión, donde se dividieron en «grupos de embarcaciones», que luego se acercaron a la playa en oleadas regulares. Mientras las embarcaciones de desembarco se detenían próximas a la orilla, el fuego de los barcos y de los aviones apuntaba contra los objetivos situados en el interior de la isla. Las rampas de las lanchas se hundieron en el agua verdeazul y los *marines*, manteniendo en alto sus armas, alcanzaron la orilla vadeando. Este era el momento más temido, pues todos esperaban ser recibidos por un fuego cerrado procedente de los bosquecillos de cocoteros que bordeaban la costa; pero no hubo ninguna reacción. Es más, no se vio el menor rastro de japoneses, ni entonces ni durante toda la mañana.

Si los nipones hubieran estado presentes en la costa, posiblemente las operaciones de desembarco habrían acabado con un completo desastre. En efecto, a primeras horas de la tarde, el desembarco de hombres y de material, que comenzara tan ordenadamente, tomó un cariz casi caótico. Mientras la artillería, los carros de combate, los *jeeps* y los camiones se adentraban en el interior de la isla, las cajas que contenían los materiales y los víveres, así como los bidones de combustible se amontonaban peligrosamente, de cualquier manera, en la playa Roja; oficiales de la Marina, mal instruidos, conducían las embarcaciones llenas de víveres a los puntos asignados para el desembarco del combustible; los primeros *marines* desembarcados vagaban por la playa en espera de que alguien les dijera lo que tenían que hacer, y decenas de embarcaciones maniobraban, en medio de una gran confusión, frente a la orilla, mientras sus tripulantes buscaban, desorientados, un lugar donde poder descargar el material.

Tampoco puede decirse que el avance de las unidades que se adentraban en dirección al aeródromo se desarrollara mejor. Muchos de los oficiales carecían, como la mayoría de sus soldados, de toda experiencia y entrenamiento. Después de los quince días pasados en el reducido espacio de los atiborrados transportes, abrumados ahora por un equipo muy pesado y en aquel clima cálido y húmedo al que no estaban acostumbrados, muy pronto se encontraron en un estado de completo agotamiento. Por si fuera poco, los planos que se habían consultado resultaron estar llenos de inexactitudes y los medios de enlace funcionaban mal, dándoles la sensación de un completo aislamiento. Al caer la noche, muchos centinelas, no acostumbrados a los ruidos de la jungla, disparaban alarmados al aire, contra blancos que sólo existían en su imaginación.

Si bien en las primeras veinticuatro horas no se produjo en Guadalcanal ningún combate, en las islas vecinas las cosas fueron muy distintas. En la isla mayor, el general Vandegrift había elegido para el desembarco un punto donde no había japoneses, de modo que sus hombres pudieron adentrarse en la isla sin encontrar resistencia alguna. Pero no cabía esperar idénticas ventajas en las islas menores; por lo tanto, decidió concentrar en ellas a sus mejores unidades, conducidas por oficiales que tuvieran experiencia en la lucha.

El coronel Merritt Edson, del primer regimiento de exploradores de Marina, que tenía la misión de apoderarse de Tulagi, ordenó a sus hombres que redujeran al máximo su equipo de combate: «No os preocupéis de los víveres –les dijo–. Los japoneses también comen, de modo que lo único que tenéis que hacer es apoderaros de su comida». Aunque el rápido desembarco les había permitido instalarse en la isla antes del mediodía, la tenaz resistencia opuesta por los japoneses hizo imposible su conquista antes del anochecer. Los japoneses atacaron por la noche, con un buen número de morteros ligeros, lanzagranadas y ametralladoras ligeras y pesadas. Cuatro veces se lanzaron contra los invasores, y las cuatro veces fueron rechazados. Si bien la mayoría de los hombres que formaban la guarnición japonesa murieron en el curso de estos ataques, hubo de transcurrir todo el día 8 de agosto para que los inva-

sores pudieran eliminar por completo a los supervivientes nipones.

En Gavutu, los combates fueron todavía más duros. El islote había sido bombardeado por los aviones y sometido al fuego de los cañones de los buques de guerra; pero cuando los paracaidistas avanzaron hacia el interior, pudieron comprobar que el bombardeo no había causado ningún efecto sobre los defensores, bien atrincherados en sus posiciones o en grutas. Los paracaidistas fueron recibidos por una granizada de disparos. Sus comandantes pidieron a los buques, situados al largo del islote, que los cubrieran con el fuego de su artillería; pero como no disponían de cartas náuticas en las que se indicara, con exactitud, el fondo de las aguas en torno a Gavutu, ninguno de ellos pudo acercarse lo suficiente a la orilla para poner en práctica el fuego de apoyo eficaz. En consecuencia, los paracaidistas sólo pudieron asegurarse una cabeza de puente un tanto sólida a costa de graves pérdidas.

En el vecino islote de Tanambogo, unido a Gavutu por medio de un dique, la situación era aún peor; las fuerzas de asalto y sus embarcaciones fueron destrozadas por el fuego enemigo incluso antes de que pudieran tocar tierra. En vista de ello, se pidieron refuerzos, que llegaron la mañana del día 8. Gracias a su ayuda se logró desalojar a los japoneses de Gavutu de sus refugios y trincheras, utilizando granadas de mano; pero el problema de Tanambogo seguía en pie. Antes de lanzarse de Gavutu a Tanambogo, el comandante americano solicitó que se efectuasen dos ataques aéreos, a fin de debilitar la resistencia japonesa en la isla, pero ninguno de estos ataques surtió efecto. Y precisamente las pérdidas más graves las sufrieron las propias fuerzas de asalto americanas desembarcadas en Gavutu, cuando cayeron sobre ellos los proyectiles que no alcanzaron los objetivos. Como extremo recurso, el comandante pidió al destructor americano *Buchanan* que abriera fuego contra los japoneses, que estaban atrincherados en las grutas, y, en efecto, este bombardeo causó tales estragos que, en pocos minutos, las fuerzas americanas se apoderaron al fin de Tanambogo.

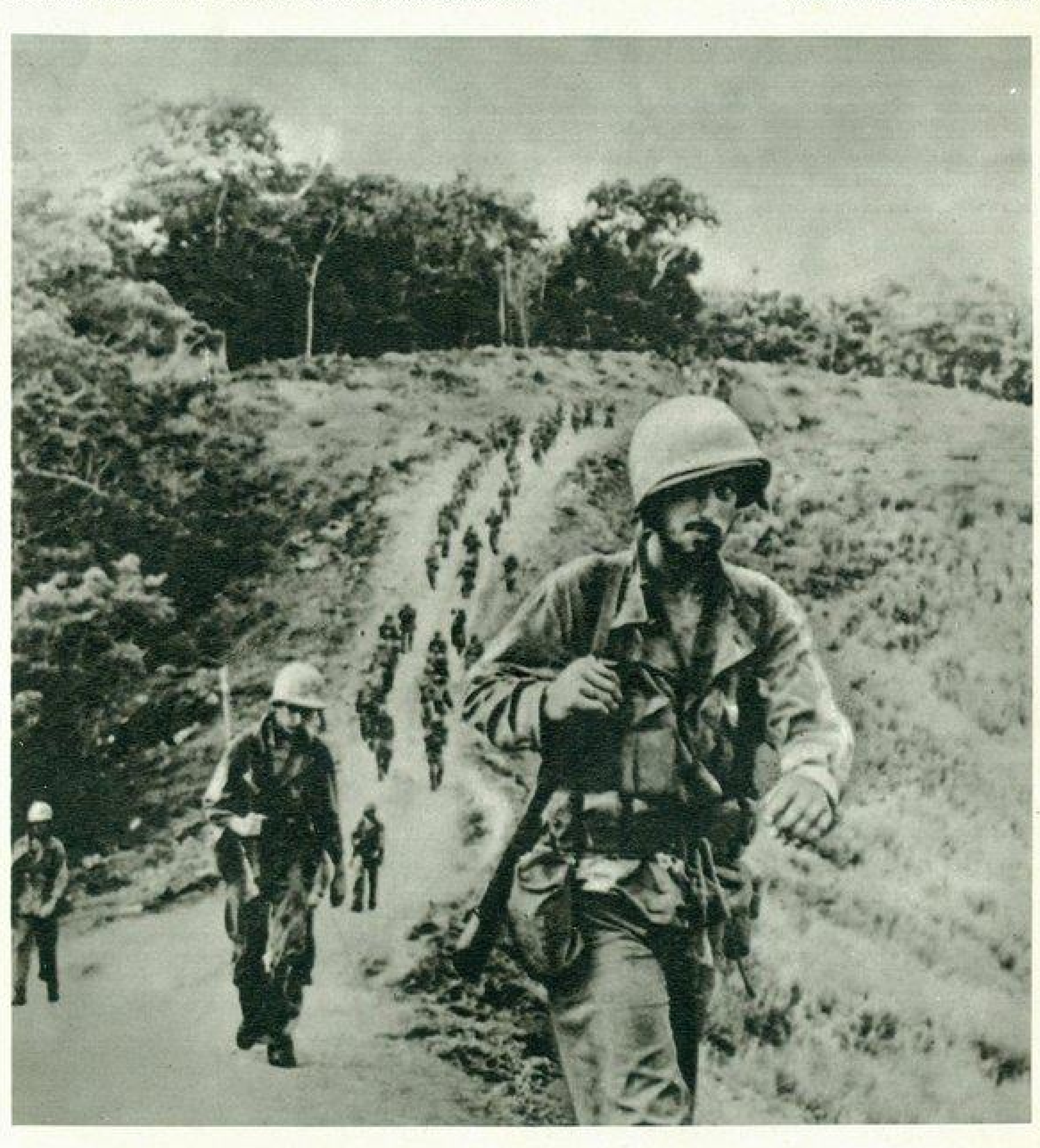
Entre tanto, en Guadalcanal los norteamericanos aún no habían entrado en contacto con los japoneses; pero el avance hacia el aeródromo procedía con gran lentitud. Sólo gracias a la gran energía del general Vandegrift, las primeras patrullas americanas consiguieron alcanzar las proximidades del campo al anochecer del día 8 de agosto. La unidades de ingenieros japoneses y las fuerzas de desembarco que les servían de escolta, se vieron obligadas a refugiarse en la jungla tras el bombardeo del día 7, y era evidente que los primeros momentos habían sido para los japoneses de sorpresa total, pues todo en el campo revelaba caos y desorden: uniformes, camisas, palillos de comer arroz, gorros, cascos, mosquiteros, fusiles, tazas de té y cuencos todavía llenos de comida aparecían desparramados por el suelo.

Sin embargo, para que los americanos alcanzaran el aeródromo hizo falta mucho más tiempo de lo que el general Vandegrift había previsto y esperado, pues el ritmo y la organización en el desembarco del material y de los equipos, en los puntos asignados, había dejado mucho que desear. Además, la gravedad de las pérdidas sufridas por los americanos en Tulagi, Gavutu y Tanambogo, –en algunos casos superiores al 20 %– demostraban bien a las claras la gran fuerza y la habilidad de los japoneses frente a un enemigo muy superior en hombres y en artillería.

Pero, pese a todo, el aeródromo de Guadalcanal y las islas más próximas a aquella zona de la costa estaban ya en poder de los americanos. Pese a los retrasos, a los fallos y a los errores cometidos, la operación había logrado su objetivo: privar a los japoneses de una importante base desde la cual hubieran podido cortar, con toda facilidad, las líneas de abastecimiento aliadas y dejar aislada a Australia. En Washington, en Londres y en



Arriba: un carro de combate ligero americano *Stuart*, recién desembarcado en la isla. Estos carros de combate tomaron parte en la batalla del Tenaru (21 de agosto), el primer ataque desencadenado por los japoneses contra las fuerzas americanas. La acción de los japoneses, aunque conducida con gran valor y tenacidad, falló, terminando, al día siguiente, en una completa derrota. Abajo: unidad de *marines* avanzando hacia Guadalcanal.
(Imperial War Museum)-(Associated Press)



toda Australia el alivio fue inmenso. Pero no duró mucho tiempo, ya que en el transcurso de la noche del 8 al 9 de agosto, una formación de cruceros japoneses destruyó a las fuerzas navales aliadas, que se encontraban al mando del almirante Crutchley, y los transportes se vieron en la obligación de retirarse.

Al caer la tarde del día 9 de agosto, los últimos buques del almirante Turner abandonaron las aguas de Guadalcanal. Y entonces los *marines* quedaron solos en la isla.

SEIS MESES DE COMBATES POR GUADALCANAL

1942

7 de agosto: los *marines* norteamericanos desembarcan en Guadalcanal sin encontrar resistencia. Sin embargo, en las islas Tulagi, Gavutu y Tanambogo se desarrollaron sagrientos combates antes de ser ocupadas.

8 de agosto: las fuerzas americanas llegan al aeródromo Henderson y descubren que los japoneses han huido, refugiándose en la jungla.

8-9 de agosto: tiene efecto la batalla naval de Savo, al largo de Guadalcanal. Los buques de transporte del almirante Turner se ven obligados a retirarse, llevándose consigo gran parte del material bélico destinado a los *marines*.

18 de agosto: llegan los primeros refuerzos japoneses. Desembarca el regimiento del coronel Ichiki.

20 de agosto: llegan al aeródromo Henderson los primeros aviones norteamericanos: 19 *Wildcat* y 12 *Dauntless*.

21-22 de agosto: batalla de Tenaru: las fuerzas japonesas atacan tras cruzar los ríos Ilu y Tenaru. Son rechazadas con graves pérdidas, pero continúan acosando con sus ataques a los *marines*. El general Vandegrift envía un batallón de la reserva para envolverlas y las fuerzas japonesas son rechazadas hasta el mar. El coronel Ichiki se hace el *harakiri*.

23-24 de agosto: se libra la batalla naval de las islas Salomón orientales, al largo de Guadalcanal.

7 de septiembre: destacamentos de exploración de los *marines* desembarcan en Taivu, apoderándose de víveres y de material bélico. Allí se informan de que se prepara un nuevo ataque japonés.

12 de septiembre: bombarderos japoneses atacan el aeródromo Henderson y el perímetro meridional de las defensas.

13 de septiembre: los japoneses desencadenan nuevos ataques en fuerza; pero son rechazados perdiendo 1200 hombres.

septiembre-octubre: la División 2 japonesa y el mando de Ejército 17 son transferidos a Guadalcanal. Entre tanto, el 7.º Regimiento de *marines*, el Regimiento de Infantería 164 y otras unidades son enviadas a reforzar a las tropas americanas.

9 de octubre: en aguas de Guadalcanal tiene lugar la batalla de cabo Esperance.

23-24 de octubre: los japoneses desencadenan dos sangrientos ataques al sur del campo Henderson; pero la falta de enlace hace que no haya coordinación entre ambos y los americanos pueden rechazarlos por separado. Se desarrolla la batalla de Santa Cruz, al largo de Guadalcanal.

1-15 de diciembre: la 1.ª División de *marines* es sustituida por el Cuerpo de Ejército XIV.

31 de diciembre: alarmados por las graves pérdidas sufridas, los japoneses empiezan a proyectar la retirada del Ejército 17.

1943

1-9 de febrero: el "Tokyo Express" evacua los restos del Ejército 17.

¿Podrían resistir los «marines»?

Tras la partida del almirante Turner, la situación del general Vandegrift no era, ciertamente, envidiable. Se encontraba solo, con su 1ª División de *marines*, ocupando, en pleno territorio enemigo, una zona que consistía únicamente en un aeródromo a medio construir, rodeado de unas pocas hectáreas de terreno abierto, en una isla enteramente recubierta por una densa e inhóspita jungla y donde además permanecían los restos de las unidades de ingenieros y de las fuerzas de ocupación japonesas.

Las aguas que rodean Guadalcanal estaban totalmente dominadas por la Marina japonesa. Es más, en el curso de los días que siguieron, los buques de guerra enemigos patrullaron las aguas que bordeaban, precisamente, el sector de la isla ocupado por los americanos, a una distancia que apenas les libraba del alcance de sus cañones. En una ocasión, incluso un submarino emergió y bombardeó tranquilamente la posición de los *marines* en la playa; en otro, un crucero japonés desembarcó 200 hombres, con todo su equipo, en pleno día. Por añadidura, los repetidos ataques aéreos japoneses contra *Henderson* (como se llamaba ahora el aeropuerto) y sobre la zona próxima ocupada por los americanos, no permitían que el general Vandegrift ni sus hombres olvidaran ni un solo momento quién tenía también el dominio del espacio aéreo en Guadalcanal. Y, sobre todo, el general sabía que, tarde o temprano, los japoneses intentarían aniquilar su división.

Por lo tanto, su más inmediata preocupación fue la de reforzar las defensas contra los ataques por mar y por el interior, y terminar cuanto antes el aeródromo a fin de que pudieran utilizarlo los aviones americanos que llegaran para prestarle el necesario apoyo aéreo.

Las dificultades que ambos proyectos presentaban eran inmensas, sobre todo, porque la mayoría del material indispensable para realizarlos se hallaba en aquellos momentos en las bodegas de los buques de transporte del almirante Turner: sólo se habían conseguido desembarcar 18 rollos de alambre de púas; pero no se disponía de minas contracarros, ni de herramientas de ninguna clase. Afortunadamente, el equipo abandonado por los japoneses –entre otras cosas, cuatro tractores pesados, seis apisonadoras, doce camiones y dos locomotoras a gasolina– compensaba en parte estas deficiencias, y así, pocos días más tarde, el aeródromo pudo ser terminado y empezó a trabajarse en la construcción de dos pistas subsidiarias. El 20 de agosto pudieron aterrizar en él los primeros aviones americanos –9 cazas *Wildcat* y 12 bombarderos en picado *Dauntless*–, que habían despegado de un portaaviones situado al sur de Guadalcanal. Pero unas pocas horas más tarde, al anochecer y antes de que los aviones pudieran entrar en acción, los japoneses atacaban por el Este.

Radio Tokio no había ocultado la respuesta japonesa a la pregunta: «¿Cuál será el destino de los *marines* de Guadalcanal?» «El almirante Mikawa (comandante de la zona) –anunciaba triunfante la radio japonesa– ha puesto en fuga al resto de las fuerzas navales angloamericanas en el Pacífico, dejando aislada a Australia». Los *marines* de Guadalcanal son «como mosquitos caídos voluntariamente en el fuego».

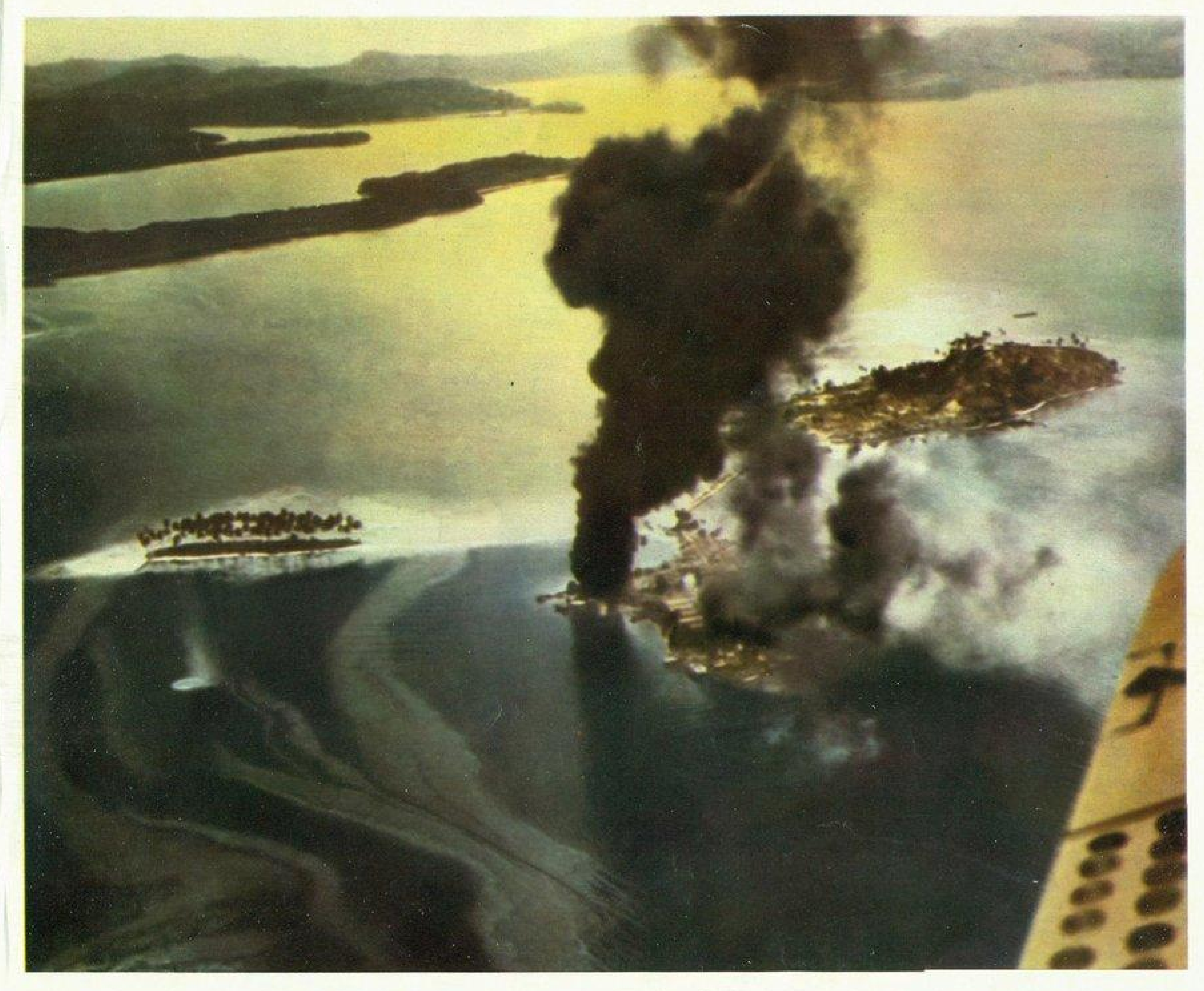
Declaraciones de este tipo sólo pueden concebirse si están dictadas con fines propagandísticos o con la intención de levantar la moral de las propias fuerzas, al tiempo que se atemoriza con ellas al enemigo. Pero, en este caso concreto, lo más sorprendente es que reflejaban la realidad del sentir de muchos oficiales del Estado Mayor japonés. Hombres acostumbrados a valorar fría y desapasionadamente cada situación, a fin de trazar luego sus planes con un minucioso estudio de los más ínfimos detalles, se negaban ahora a tomar en serio a los *marines* de Guadalcanal. En su opinión, el desembarco norteamericano en la isla no era más que una simple exploración, una maniobra de diversión y de hostigamiento, que, como tal, constituía una afrenta insolente al honor de las armas japonesas, afrenta que debía lavarse cuanto antes con sangre. Pero no se hizo ningún intento para conseguir una información detallada de las fuerzas americanas ni de su despliegue. El teniente general Hyakutake, que estaba al mando del Ejército 1 en la zona del Pacífico meridional, recibió la orden de «eliminar» a los americanos y, en consecuencia, confió esta misión a la Brigada de infantería 35, al mando del general de división Kawaguchi; mas, como esta brigada no estaba aún reunida, se decidió enviar inmediatamente, en dos escalones, a las únicas unidades disponibles en aquellos momentos: el regimiento del coronel Ichiki y una fuerza especial de desembarco de la Marina.

El coronel Ichiki desembarcó con el primer escalón el día 18 de agosto. Era un buen oficial, que había combatido en China en los años treinta y que contaba con muchos años de experiencia en su activo como comandante de batallón y de regimiento; pero en aquella ocasión pareció haber olvidado todo lo aprendido. El Servicio de Información japonés le había comunicado que los *marines* americanos eran, aproximadamente, unos 2000 hombres, y que su moral era muy baja. Y como Ichiki era uno más entre los muchos oficiales japoneses convencidos de que ellos eran, individualmente, muy superiores a los americanos, que sólo conseguían ser eficientes cuando disponían de un armamento superior al del enemigo, decidió que no era necesario esperar la llegada del segundo escalón: él solo podía aniquilar, con toda facilidad y con un solo golpe, «aquella miserable cabeza de puente en la jungla».

En las primeras horas del día 21 de agosto, después de una breve preparación a base de fuego de morteros contra las posiciones americanas, a lo largo del perímetro exterior del despliegue del general Vandegrift, los hombres del coronel Ichiki, tras vadear los ríos Ilu y Tenaru, se lanzaron contra los *marines* en un asalto a la bayoneta. Ante su sorpresa, fueron detenidos por una barrera de fuego infranqueable, procedente de las posiciones cuidadosamente levantadas por los norteamericanos; pero el coronel Ichiki logró reunir nuevamente a sus hombres y animarles para un segundo ataque a la bayoneta, que también fue rechazado. Esta vez Ichiki decidió retirarse a la otra orilla del río Ilu.

Sólo una unidad tan sólidamente preparada como la de Ichiki podía resistir semejante golpe sin desintegrarse. El terrible y preciso fuego que, a la mañana siguiente, alcanzó a los *marines* desde la orilla opuesta del río, les demostró que se encontraban todavía ante una formación combatiente que de ninguna manera podía desdeñarse. El general Vandegrift, que había recibido la noticia de la llegada de nuevos refuerzos japoneses, comprendió que los hombres de Ichiki constituían un peligro demasiado grave para permitir que se quedasen donde estaban. Y ordenó a uno de sus batallones de la reserva que remontara el río y avanzara hacia el Norte, en un movimiento envolvente.

A primeras horas de la tarde, las fuerzas de Ichiki habían quedado cercadas y comenzó así la fase final de la que, para los *marines*, debía quedar para siempre como la «batalla de Tenaru». Bombardeados sin cesar por los aviones americanos, que el día anterior aterrizaron en el campo Henderson, y sometidos a un intenso fuego de artillería a corta distancia, los japoneses fueron rechazados por sus tres flancos hasta el mar. Por último, entraron en acción los escasos carros de combate ligeros que se desembarcaron junto con la división de Vandegrift, aplastando a su paso, bajo sus mortíferas orugas, a soldados vivos, muertos y heridos. Pero las tropas japonesas se negaban a rendirse. «La parte posterior de los carros de combate –escribió Vandegrift– parecía una inmensa máquina trituradora de carne». Ni siquiera una vez finalizado el combate se dejaban capturar



Los islotes de Gavutu y Tanambogo bajo los efectos de una incursión aérea americana. Los *marines* de la 1.ª División norteamericana, desembarcados el 7 de agosto, pudieron comprobar, a costa de sangrientos combates y de pérdidas gravísimas, la tenaz resistencia japonesa. (US Navy)

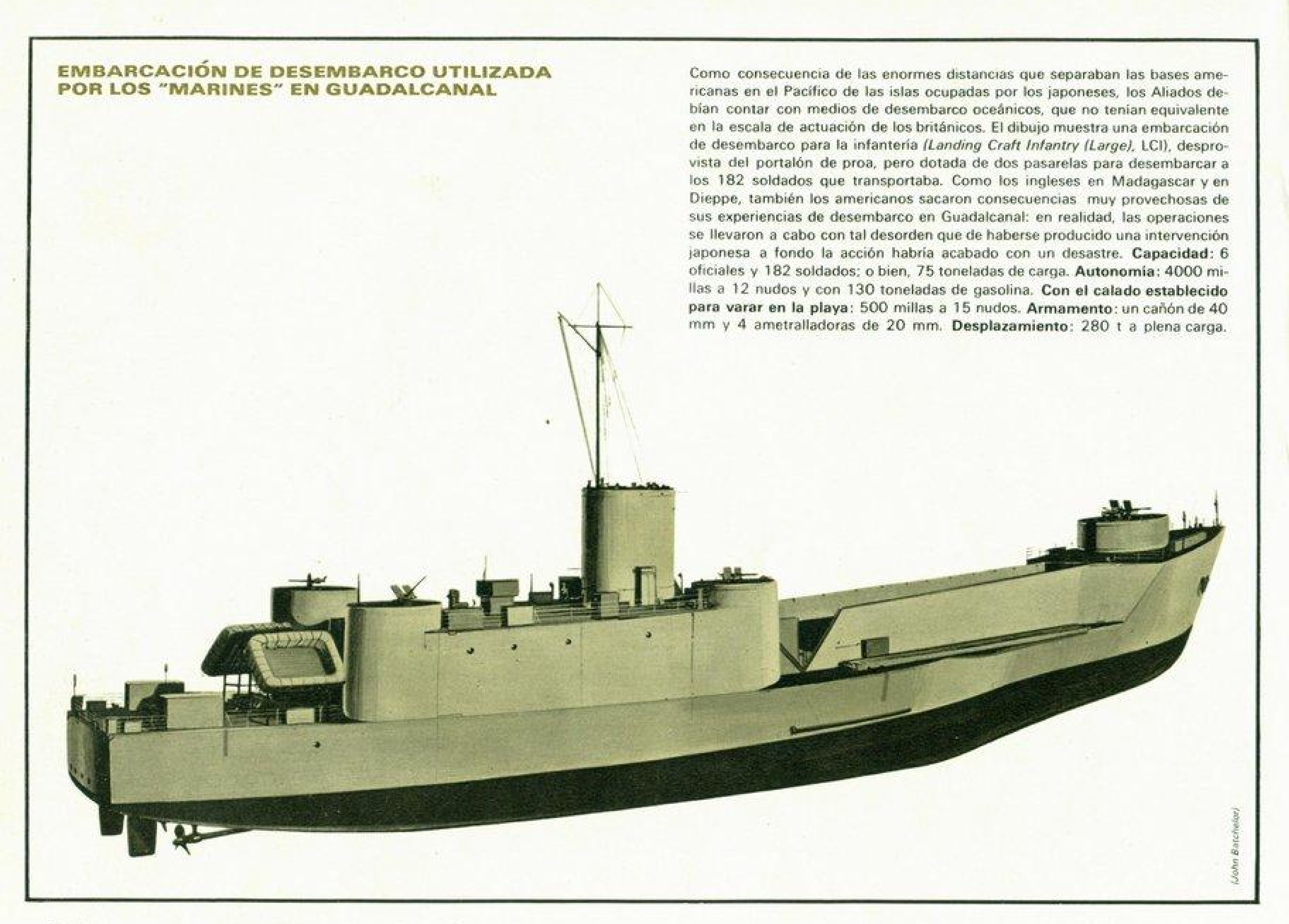
vivos los japoneses. «Los heridos –según frase de Vandegrift –esperan que nuestros hombres se les acerquen a observarles para volar en pedazos por los aires, junto con los nuestros, por la explosión de sus granadas de mano». Fue en la «batalla de Tenaru» donde los *marines* comprendieron el verdadero significado de lo que los japoneses entendían por «una resistencia total»: resistencia llevada hasta el último suspiro del último soldado.

Sólo un puñado de hombres, conducidos por el propio coronel Ichiki, pudo refugiarse en Taivu, situado un poco más allá de la costa, hacia el Este. Y una vez allí, el coronel hizo pedazos la bandera del regimiento, le prendió fuego y tras una melancólica ceremonia se hizo el *karakiri*.

La victoria conseguida en el río Tenaru marcó un hito en la historia del Cuerpo de Fusileros norteamericanos de Marina; no obstante, el general Vandegrift sabía que aquello no era aún la respuesta definitiva al interrogante de si los *marines* podrían seguir resistiendo. Más bien creía que había sido el preludio de nuevas y más enérgicas acciones por parte de los japoneses. Y, en efecto, en los últimos día de agosto, una fuerza mucho más numerosa y amenazadora, integrada por el segundo escalón del difunto coronel Ichiki y por la Brigada 35 del general Kawaguchi, esperaba ser conducida a Guadalcanal para lanzarse al ataque. El problema más acuciante con que tropezaban los japoneses era cómo hacerla llegar hasta allí. El contraalmirante Tanaka, que había sido nombrado comandante de los refuerzos, con base en las Shortland, al noroeste de Guadalcanal, se daba cuenta de las enormes dificultades con que tenía que enfrentarse. El segundo escalón del destacamento de Ichiki, que, según las órdenes recibidas debía trasladar a Guadalcanal en sus transportes apoyados por un crucero ligero y por un destructor, había sido localizado por los aviones del aeródromo Henderson siendo bombardeado, por lo que tuvo que retirarse.

No cabe duda de que la llegada de los aviones norteamericanos había cambiado radicalmente la situación; por ello Tanaka hizo observar al general Kawaguchi que ahora las fuerzas japonesas sólo podrían moverse con la debida seguridad, en las aguas que rodeaban Guadalcanal, durante la noche, del crepúsculo al amanecer, por lo que proyectaba conducir sus fuerzas mediante una serie de «correrías ratoniles», como acertadamente se las llamó, usando destructores rápidos como medio de transporte nocturno. Kawaguchi insistió, al principio, en que se usaran buques más lentos y más resistentes, pero la «única correría» que se llevó a cabo contra el parecer de Tanaka terminó en un rotundo fracaso. Por último, Tanaka consiguió que se le escuchara y, a fines de agosto, «las correrías ratoniles» se efectuaban con la precisión de un servicio de línea, y, mientras tanto, las posiciones ocupadas por los *marines* eran bombardeadas regularmente desde el mar.

El general Vandegrift, que estaba al corriente del gradual potenciamiento de las fuerzas japonesas, al este y al oeste de sus posiciones, llevó a las tropas escogidas del coronel Edson (los exploradores de la Marina) y a los paracaidistas desde Tulagi a Guadalcanal, y el 7 de septiembre, al caer la tarde, destacó a una patrulla de exploradores para que llevase a cabo un reconocimiento en Taivu, una de las principales bases japonesas. Su incursión alcanzó un éxito absoluto: sólo encontraron allí al personal de enlace y de la plana mayor, que se refugió rápidamente en la jungla. También encontraron grandes cantidades de víveres y de provisiones, de las que se apoderaron; pero lo más valioso que consiguieron con aquella incursión fue la información acerca de la entidad de las fuerzas con las que muy pronto deberían enfrentarse y la noticia de que el general Kawaguchi se había adentrado en la jungla con el grueso de sus tropas. El segundo ataque japonés ya no



EMBARCACIÓN DE DESEMBARCO UTILIZADA POR LOS "MARINES" EN GUADALCANAL

Como consecuencia de las enormes distancias que separaban las bases americanas en el Pacífico de las islas ocupadas por los japoneses, los Aliados debían contar con medios de desembarco oceánicos, que no tenían equivalente en la escala de actuación de los británicos. El dibujo muestra una embarcación de desembarco para la infantería *(Landing Craft Infantry (Large)*, LCI), desprovista del portalón de proa, pero dotada de dos pasarelas para desembarcar a los 182 soldados que transportaba. Como los ingleses en Madagascar y en Dieppe, también los americanos sacaron consecuencias muy provechosas de sus experiencias de desembarco en Guadalcanal: en realidad, las operaciones se llevaron a cabo con tal desorden que de haberse producido una intervención japonesa a fondo la acción habría acabado con un desastre. **Capacidad:** 6 oficiales y 182 soldados; o bien, 75 toneladas de carga. **Autonomía:** 4000 millas a 12 nudos y con 130 toneladas de gasolina. **Con el calado establecido para varar en la playa:** 500 millas a 15 nudos. **Armamento:** un cañón de 40 mm y 4 ametralladoras de 20 mm. **Desplazamiento:** 280 t a plena carga.

(John Batchelor)

podía hacerse esperar, y el general Vandegrift, calculando que el ataque principal se desencadenaría contra la cinta situada al sur del aeródromo Henderson, desplegó allí su destacamento de exploración y a los paracaidistas, con la reserva –un batallón de *marines*– dispuesta inmediatamente a sus espaldas.

En realidad, no disponía de ninguna otra fuerza.

La batalla de Bloody Ridge

Al mediodía del día 12 de septiembre, cuando los aviones japoneses efectuaron un intenso bombardeo, no sólo sobre el aeródromo Henderson sino también sobre la cima situada al sur del mismo, Vandegrift comprendió que sus previsiones habían sido acertadas. Al anochecer, un crucero japonés y tres destructores empezaron a bombardear la cima, y cuando cesó el fuego las fuerzas de Kawaguchi iniciaron el ataque, consiguiendo aislar una sección de exploradores, que, sin embargo, peleando ferozmente, consiguió liberarse y regresar a sus líneas.

Cuando amaneció, los americanos tuvieron la impresión de que los japoneses sólo habían querido realizar un tanteo. Sin duda se habrían sentido muy reconfortados de haber sabido que Kawaguchi esperaba que el ataque de la noche anterior fuera decisivo. Su plan había sido atacar la cima con tres batallones, en tanto que las otras unidades tratarían de inmovilizar a los americanos en el flanco occidental y oriental de su perímetros. Pero la larga y dificultosa marcha sostenida agotó a sus fuerzas; además, le había impedido comunicarse con las otras unidades de su mando y le privó, por último, de poder ejercer una intervención efectiva sobre la operación. Mas, pese a estas desventajas, Kawaguchi había emprendido la acción, como hiciera anteriormente Ichiki, obedeciendo de forma estricta la orden de atacar el 12 de septiembre.

A las 21 horas del día 13, Kawaguchi atacó de nuevo. Mientras sus dos batallones –casi 2000 hombres– se lanzaban ladera arriba, hacia la cima, los morteros de los *marines*, apostados al abrigo del fuego enemigo, arrojaban sus granadas sobre las oleadas de asaltantes, a una velocidad frenada únicamente por el tiempo necesario para recargar de nuevo las armas; asimismo, la artillería de los *marines*, desplegada a espaldas de los exploradores, disparaba una salva tras otra. Mientras tanto, siete destructores japoneses bombardeaban el aeródromo Henderson, iluminado por medio de bengalas. En la cima, la posición defensiva de los exploradores americanos se replegó sin romperse, y los japoneses acabaron por retroceder. Mas, pronto volvieron a atacar con el mismo ímpetu de la primera vez. Pero, pese a todo, las defensas resistieron y los japoneses tuvieron que retirarse una vez más.

Dos horas más tarde, después de una preparación efectuada con morteros, que rompió el enlace de los exploradores con Vandegrift y con la artillería que le apoyaba, los japoneses lograron avanzar hasta un punto situado casi a menos de mil metros del aeródromo Henderson; pero también fueron rechazados tras un combate que figura entre los más sangrientos de cuantos se llevaron a cabo en Guadalcanal. Dos nuevos ataques se desencadenaron aún antes del amanecer, algo más débiles que los primeros y, por último, cuando los artilleros del aeródromo llevaron a cabo una acción de barrera móvil en los alrededores de la jungla, al pie de la cima, Kawaguchi decidió retirarse. Había perdido más de 1200 soldados y oficiales entre muertos, desaparecidos y heridos. Hambrientos y azotados por las enfermedades tropicales, los desorganizados restos de la Brigada 35 japonesa, cuyos soldados ya no llevaban más que los fusiles, se abrieron paso a través de la jungla y, tras ocho agotadoras jornadas de camino, llegaron al fin a Punta Cruz, situado al oeste del aeródromo.

También el destacamento de exploración y los paracaidistas norteamericanos habían sufrido graves pérdidas. Los primeros perdieron 234 hombres de los 750 que desembarcaron el 7 de agosto, y de los 377 paracaidistas 212 fueron muertos o heridos. Y en cuanto a los *marines*, acababan de dar una clara respuesta afirmativa a la pregunta de si serían capaces de resistir en Guadalcanal.

En Tokio, el Mando Supremo Imperial no compartía la opinión de los *marines*. La División 38, compuesta por veteranos de Hong-kong, Java y Sumatra, recibió la orden de trasladarse al Pacífico meridional para unirse al Ejército 17, del teniente general Hyakutake. Al mismo tiempo, la División 2, al mando del teniente general Maruyama, que ya se encontraba en la zona, esperaba ser transportada a Guadalcanal. Se ordenó suspender las operaciones contra Port Moresby, en Nueva Guinea, a fin de concentrar todos los recursos aéreos, navales y terrestres para la reconquista de Guadalcanal; el general Hyakutake transfirió el mando del Ejército 17 sobre la isla para asumir el mando de una fuerza que sumaba casi 20.000 hombres, compuesta por un regimiento y tres baterías de artillería pesada, un batallón de morteros y una compañía de carros de combate. En las seis semanas que siguieron, las «correrías ratoniles» o el «Tokyo Expres» (como

llamaban los americanos al servicio nocturno de destructores rápidos del almirante Tanaka) desarrollaron más activida que nunca, y los *marines* fueron bombardeados desde el mar todas las noches.

Afortunadamente, el general Vandegrift también había recibido refuerzos: el 7.º de *marines*, un batallón de artillería, compañías motorizadas, personal de transmisiones, y, más tarde, el regimiento de infantería 164 del Ejército norteamericano; en total, casi 6000 hombres, que elevaron la cifra de sus efectivos a más de 23.000 soldados. Y, lo que todavía era más importante, también las fuerzas aéreas del aeródromo Henderson fueron sensiblemente reforzadas. En teoría, las fuerzas de que disponía Vandegrift parecían imponentes; pero, en la práctica, no lo eran tanto. Aunque las pérdidas en combate no habían alcanzado el millar de bajas, muchos *marines* empezaban a sentir los efectos de la desnutrición, de la disentería y de violentas infecciones, debidas a la constante exposición a la intemperie y al simple agotamiento. En otros teatros de operaciones, menos expuestos que Guadalcanal, más de un tercio de los hombres en idénticas condiciones habrían sido declarados no aptos para el combate.

El día 23 de octubre la División 2 japonesa, formada por casi ocho batallones, con un total de 5600 soldados, atacó el perímetro oriental, más allá del río Matanikau, con carros de combate. Pero el fuego concentrado de la artillería americana detuvo su avance. Veinticuatro horas más tarde, el general Maruyama atacó por el Sur con el grueso de sus fuerzas; más de 7000 hombres.

Durante dos días, los japoneses se lanzaron constantemente contra la cima situada al sur del campo Henderson (en un determinado momento un grupo de japoneses llegó a estar dentro del mismo perímetro); pero el final como había ocurrido con la brigada de Kawaguchi tuvieron que retirarse a la jungla, diezmados y exhaustos, tras haber perdido 3500 hombres.

Sucedió que, una vez más, los enlaces de los japoneses había fallado. La marcha de aproximación de Maruyama a través de la jungla, iniciada el 16 de octubre, resultó más lenta y dificultosa de lo que él esperaba, y la artillería y los morteros tuvieron que ser abandonados en el camino. Por dos veces Maruyama se había visto obligado a aplazar el ataque, y la segunda vez, la noticia de este aplazamiento no llegó a tiempo al comandante japonés que se hallaba en el río Matanikau. Así, en lugar de efectuarse simultáneamente, ambos ataques se desarrollaron con veinticuatro horas de diferencia uno de otro, lo que permitió a Vandegrift, que operaba por líneas interiores, rechazarlos uno después de otro.

Así, pues, el general Vandegrift había frustrado tres intentos japoneses de desalojarle de su posición; pero ahora, tanto los americanos como los nipones tenían que afrontar constantemente el problema del próximo movimiento del enemigo. Para Vandegrift y para el almirante Halsey, quien había sustituido recientemente al almirante Ghormeley como comandante de la zona, una cosa era cierta: había llegado el momento de pasar a la ofensiva y de arrojar de Guadalcanal al resto del Ejército 17. Sin embargo, también era obvio para ambos comandantes que, después de todo lo que había tenido que afrontar, la 1.ª División de *marines* no era el instrumento más adecuado para llevar a cabo una ofensiva larga, dura y fatigosa. Se necesitaban unidades frescas y de mayor consistencia. Así, tras pasar todo el mes de noviembre ampliando el perímetro y eliminando los peligrosos puestos avanzados de los japoneses que lo rodeaban, y como preparación para futuras acciones ofensivas, a primeros de diciembre el general Vandegrift y la 1.ª División de *marines* fueron sustituidos por la División de infantería 25 del Ejército estadounidense, por la 2.ª División de *marines* y por la División *America*, todas ellas encuadradas en el Cuerpo de Ejército XIV, al mando del general Patch.

Para los japoneses, el problema radicaba en decidir si debían continuar o no en su intento de arrebatar a los americanos el aeródromo Henderson y la zona sembrada de palmeras que lo rodeaba. El Mando Supremo Imperial se negó a admitir la derrota; divisiones y brigadas de refresco, procedentes de lejanas zonas del Imperio, fueron asignadas al Ejército 17, y la División 28, del teniente general Sano, fue enviada a Guadalcanal para preparar un cuarto y decisivo intento de expulsar a los americanos, tentativa que debía llevarse a cabo a mediados de enero de 1943. Pero hacia fines de noviembre de 1942, una división naval norteamericana logró impedir, si bien después de experimentar sensibles pérdidas, que una formación naval japonesa bombardeara el aeródromo Henderson y neutralizara a la fuerza aérea americana que había en él; así, los aviones norteamericanos, que se salvaron gracias a esta acción, pudieron atacar un convoy de 11 buques japoneses que transportaba a Guadalcanal el grueso de la división del general Sano. Seis transportes fueron echados a pique, cuatro gravemente averiados y otro quedó inmovilizado... Sólo 2000 hombres, la mayoría de ellos sin armamento ni equipo, consiguieron llegar a Guadalcanal. En el Mando Supremo Imperial se tuvo que admitir, aunque a disgusto y tras muchas discusiones, que las pérdidas de hombres y de material bélico habían sido demasiado elevadas para que fuera posible seguir soportándolas por más tiempo. En efecto, desde el 7 de agosto, las pérdidas de los japoneses se elevaban a 65 buques de guerra y a más de 800 aviones. El 31 de diciembre el Emperador dio, al fin, su consentimiento para que el Ejército 17 fuese retirado de Guadalcanal.

El general Hyakutake aceptó la orden de mala gana. Mientras procedía a su retirada hacia el Oeste, el Cuerpo de Ejército XIV norteamericano pudo comprobar hasta qué punto los soldados japoneses, incluso estando hambrientos y mal equipados, eran fuertes y estaban llenos de recursos para la guerra defensiva en la jungla. Ni una sola vez, durante todo el mes de enero y principios de febrero, los americanos lograron alterar el ritmo de su retirada; y luego, entre el 1 y el 9 de febrero, los destructores del «Tokyo Expres» embarcaron los restos del Ejército 17. Eran tan sólo una mínima parte de los que habían llegado para arrojar a los americanos hasta el mar, pero constituían aún una fuerza apta para el combate, destinada a ser enviada nuevamente al frente un día u otro.

Para los americanos y sus aliados, la conquista y defensa de Guadalcanal suponía inmensas ventajas. Australia y Nueva Zelanda estaban ahora seguras, y las fuerzas aliadas se encontraba en el flanco de la línea Palau-Truk-islas Marshall, el cinturón externo del Imperio nipón.

CHARLES ROETTER

Alumno de la antigua escuela del Marchant Taylors, estudió después Derecho en Londres y en Cambridge. Durante la segunda Guerra Mundial prestó servicio en el Departamento de Información política del Foreign Office, donde desempeñó actividades de propaganda y de guerra política. Después del conflicto viajó mucho por Europa, Estados Unidos y la Unión Soviética. Escribe y colabora en retransmisiones radiofónicas sobre temas de actualidad política, historia o actividades del Gobierno. Su libro más reciente es *The Diplomatic Art*.

Fuerzas japonesas embarcan en la isla Shortland para dirigirse a Guadalcanal. En septiembre-octubre de 1942, la División 2 japonesa y el mando del Ejército 17, fueron trasladados a la isla para reforzar a las exhaustas tropas que permanecían en ella. Sin embargo, todo ese esfuerzo resultó inútil y la retirada se hizo inevitable. *(Paul Popper)*



GUADALCANAL: LAS BATALLAS NAVALES

La lucha de los *marines* en la isla de Guadalcanal se desarrolló paralelamente a batallas navales, igualmente sangrientas, que se libraron con el fin de interceptar el "Tokyo Express" y asegurarse el dominio de los accesos a la isla. En una acción desesperada, al largo de la isla de Savo, la flota aliada sufrió una grave derrota, y a partir de entonces los japoneses, por la noche, fueron dueños absolutos del "Slot" –un paso a través del archipiélago de las Salomón– con absoluta libertad para transportar toda clase de abastecimientos y bombardear impunemente a los *marines*.

Donald Macintyre, capitán de navío



La batalla de Midway puso freno a las desmesuradas ambiciones japonesas, nacidas al calor de una serie de fáciles victorias iniciales, tan sólo turbadas por la derrota estratégica de la batalla del mar del Coral. El Alto Mando japonés volvía ahora a su plan primitivo, que en esta fase preveía un paréntesis en su expansión, a fin de consolidar el perímetro de los vastos territorios recientemente conquistados.

Se abandonaron entonces en el Pacífico meridional los planes para la ocupación de Nueva Caledonia, de las islas Fidji y de Samoa. A partir de Rabaul, en Nueva Inglaterra –que debía convertirse en una base aeronaval de gran importancia– había que consolidar la posesión de las islas Salomón, el archipiélago de las Bismarck y de Papua. Al mando de esta zona se destinó el vicealmirante Gunichi Mikawa.

Los Aliados, después de las constantes retiradas de los primeros seis meses de la guerra, estaban ahora reagrupando sus fuerzas para pasar a la contraofensiva, y entre tanto proyectaban avanzar a lo largo de la cadena que forman las islas Salomón, empezando por ocupar las islas de Santa Cruz, para recuperar luego Tulagi y la zona contigua a ésta.

Pero este proyecto tuvo que ser modificado a toda prisa cuando se supo que los japoneses estaban construyendo un aeródromo en Guadalcanal. La rápida conquista de este campo debía tener preferencia sobre todo lo demás.

Sin embargo, pese al enorme esfuerzo realizado y después de varios días de efectuar ejercicios de desembarco para adiestrar a los inexpertos *marines*, hasta el 6 de agosto no pudo reunirse, apresuradamente, una formación naval que se dirigió a la entrada oriental del *Indispensable Strait*, entre Guadalcanal y Malaita, para llevar a cabo desembarcos al mismo tiempo en Punta Lunga y en Tulagi.

Fanática pero inútil resistencia

El elemento sorpresa era indispensable si la fuerza anfibia no quería ser atacada en un momento en que sería tan vulnerable. En este aspecto, la suerte estuvo de su parte, pues negros nubarrones, bastante bajos, y una lluvia persistente ocultaron su llegada a la costa; y cuando al día siguiente, muy temprano, Mikawa recibió un mensaje procedente de Tulagi, los *marines* norteamericanos estaban ya desembarcando en Guadalcanal.

El desembarco del equipo, de la artillería y de los víveres constituía el segundo elemento esencial para poder efectuar la ocupación de la pista de aterrizaje, por lo que, en consecuencia, el objetivo más inmediato de Mikawa era impedir este desembarco atacando a los transportes que se hallaban en la rada de Punta Lunga: en efecto, apenas dos horas después de recibirse la alarma desde Tulagi, los bombarderos japoneses, con una escolta de cazas, emprendieron el vuelo. De los portaaviones de Fletcher, que operaban al sur de Guadalcanal, despegaron 60 *Wildcat*, y entonces se desencadenó sobre la rada una furiosa batalla en la que fueron abatidos 14 bombarderos japoneses y dos *Zero*, contra la pérdida de 11 *Wildcat* por parte de las fuerzas aliadas. Los buques de transporte, afortunadamente, no sufrieron daño alguno.

Los aviones japoneses regresaron de nuevo al día siguiente, esta vez provistos de torpedos. Pero el almirante Turner, advertido de su llegada, ya había hecho zarpar a sus buques. El único torpedo que alcanzó su objetivo dio de lleno en el destructor norteamericano *Jarvis*, que quedó seriamente averiado, y un bombardero en llamas se abatió contra un transporte, incendiándolo y

15 de septiembre de 1942: el portaaviones americano *Wasp* que formaba parte de la escolta de un convoy de buques mercantes, se incendia y se hunde en las costas de Guadalcanal, torpedeado por el submarino japonés I-19. *(US Navy)*



7-8 de septiembre de 1942: un destacamento de exploración de los *marines* desembarca en Taivu, una de las principales bases japonesas, donde se apoderan de gran cantidad de víveres y de material bélico. *(US Marine Corps)*

destruyéndolo. Los atacantes pagaron estos pobres resultados con la pérdida de 17 bombarderos.

Mientras tanto, la operación de descarga de los materiales, de importancia vital, se había visto interrumpida; pero cuando los buques regresaron de nuevo, al caer la noche, los cruceros y destructores del almirante Crutchley se dispusieron en formación defensiva en sus puestos de combate. Hacia el Oeste, las rutas de aproximación a Guadalcanal estaban cortadas por la pequeña isla de Savo, abrupta y cubierta de una densa vegetación; al Este, otra ruta que era menos probable que fuese utilizada por el enemigo, pasaba por el canal de Sealark, entre la isla de Florida y Guadalcanal. Crutchley destinó a cada una de estas rutas de aproximación una división de cruceros y destructores. Al Sur, otra división –compuesta por los cruceros australianos *Australia* (buque insignia de Crutchley) y *Canberra*, los dos con cañones de 203 mm; por el crucero pesado norteamericano *Chicago*, con nueve cañones de 203 mm, y por los destructores *Patterson* y *Bagley* –debía realizar una misión de patrulla entre Guadalcanal y Savo. Al norte y al este de dicha isla se hallaban los cruceros *Vincennes*, *Quincy* y *Astoria*, también con cañones de 203 mm, y los destructores *Helm* y *Wilson*; en cuanto a las rutas orientales de aproximación, estaban vigiladas por el crucero ligero norteamericano *San Juan*, buque insignia del contraalmirante Scott; por el crucero ligero neozelandés *Hobart*, y por dos destructores. Más allá de Savo, en calidad de centinelas avanzados, se encontraban al destructor *Blue*, que cubría la ruta meridional, y el *Ralph Talbot*, que cubría la septentrional; ambos estaban dotados de uno de los primeros tipos de radar, cuyas posibilidades de detección en superficie eran bastante limitadas.

No estaba previsto que ninguna de estas formaciones tuviera que afrontar acciones bélicas aquella noche. Aunque el reconocimiento aéreo había señalado cierta actividad naval en las proximidades de Rabaul, y aunque se sabía también que el submarino americano *S-38* había avistado, a las 20 horas de la noche anterior, a dos destructores y tres buques mayores de tipo desconocido, saliendo del canal de San Jorge, todavía no se habían recibido noticias de los aviones enviados en misión de reconocimiento sobre las aguas entre Rabaul y Guadalcanal. Incluso cuando a las 18,45 horas, con bastante retraso, llegó a Turner el informe que hablaba de «tres cruceros, tres destructores y dos buques de apoyo para hidroaviones», avistados al norte de Bougainville, el almirante pensó que se trataba de una expedición enviada con el fin de establecer una base para hidroaviones en algún lugar de las islas.

Muy distinta era la razón que movió a Turner, en las primeras horas de la tarde, a convocar a Crutchley para una entrevista a bordo de su buque insignia, el *Mac Cawley*, en la rada de Punta Lunga. Turner acababa de ser informado de que el almirante Fletcher estaba retirando su formación de portaaviones, y quería discutir las posibles consecuencias de esta retirada. Crutchley dispuso entonces que el crucero *Australia* pasase a la rada y cedió, temporalmente, el mando táctico del grupo meridional al capitán de navío Bode.

La batalla de Savo

Aunque nadie en la formación aliada lo supiera, toda la fuerza de Mikawa estaba dirigiéndose en aquellos momentos a su encuentro. Se trataba de los buques localizados, inexacta y tardiamente, primero por el *S-38* y más tarde por un avión que los había avistado al norte de Bougainville. Desde el *Chokai*, su buque insignia, Mikawa había lanzado algunos hidroaviones en misión de reconocimiento, los cuales, al mediodía, le informaron que los transportes aliados estaban reagrupados al largo de Tulagi y de Punta Lunga. Afirmaban haber avistado, incluso, –además de seis cruceros y de un gran número de destructores– un acorazado. Pero Mikawa no se acobardó: ordenó una velocidad de 24 nudos y, a través del estrecho de Bougainville, puso rumbo hacia el «Slot»[1], largo brazo de mar entre las dos cadenas de islas; reguló la velocidad de avance a fin de llegar al largo de Savo exactamente a la una de la madrugada.

Los japoneses estaban muy seguros de sus posibilidades, y no les faltaban razones para ello. Si bien no disponían de radar, durante años sus tripulaciones habían sido adiestradas intensamente en combates nocturnos, enfrentándose con grandes peligros y aceptando la posibilidad de cualquier riesgo. A fuerza de ejercicios constantes habían logrado desarrollar una excelente capacidad de visión nocturna. Además, cada crucero y cada destructor disponía del arma más adecuada para la acción de noche: la mortífera *Long Lance* (lanza larga), un torpedo de 600 mm, accionado con oxígeno líquido, dotado de una cabeza de 454 kg de explosivo y que avanzaba a 36 nudos para una distancia de 40.000 metros o a 49 nudos para 20.000 metros.

La flota con que iban a enfrentarse era una fuerza mixta, de reciente formación, con sistemas de enlace y métodos de combate nocturnos muy distintos y cuyos buques no tenían la menor experiencia en acciones nocturnas; por si esto fuera poco, en el transcurso de los ocho últimos meses no habían tenido ocasión de abrir fuego, en la oscuridad, sobre ningún objetivo. En fin, no cabía duda de que casi se trataba de la lucha de un profesional con un aficionado.

A las 23,13 horas, cuando sólo faltaban nueve millas para alcanzar Savo, Mikawa lanzó de nuevo sus hidroaviones para realizar un vuelo de reconocimiento e iluminar al enemigo con bengalas cuando llegase el momento oportuno. Una hora más tarde, estos aviones eran avistados por los buques aliados mientras los sobrevolaban con las luces de posición encendidas, por lo que se les tomó por «aviones amigos» y no se les hizo caso. Poco después de la una, los vigías del *Chokai* descubrieron primero al destructor *Blue* y luego al *Ralph Talbot*. Los siete cruceros y el destructor de Mikawa se deslizaron sin ser vistos en medio de ellos, y a las 01,30, mientras la fuerza japonesa entraba en el canal que separa la isla de Savo de la de Guadalcanal, otro destructor, que maniobraba lentamente en dirección opuesta, fue avistado y evitado: se trataba del averiado *Jarvis*, que se dirigía a Sidney para ser reparado. Unos minutos más tarde aparecían las siluetas de los cruceros *Canberra* y *Chicago*, del grupo meridional. Se dio en seguida la orden de ataque y a las 01,38 horas la primera serie de torpedos avanzó silbando contra los navíos aliados.

La engañosa calma se vio bruscamente turbada cuando, casi al mismo tiempo, los vigías del *Canberra* y los de los destructores gritaron que avistaban barcos enemigos a proa; a popa se abrió paso entonces un cohete luminoso, lanzado por un avión, y pronto a ambos lados del *Canberra*, pudieron distinguirse claramente las estelas que dejaban los torpedos. Mucho antes de que el crucero australiano pudiese dirigir sus cañones contra el enemigo, que se distinguía confusamente, una lluvia de proyectiles de 203 mm y otros más pequeños se abatió contra los buques, destrozando las superestructuras no protegidas. Al bajar la presión del vapor, el crucero se detuvo, reducido ya a un foco de llamas.

A popa del *Canberra*, el *Chicago* se inclinó peligrosamente al estallar un torpedo a su izquierda, cerca de la proa; pero no sufrió daños de consideración. No pudiendo distinguir a los navíos japoneses en la oscuridad, abrió fuego con granadas luminosas, que no llegaron a encenderse, abriéndose paso a ciegas en dirección Oeste, para salir del campo de acción del enemigo. En efecto, la formación de Mikawa había proseguido su rumbo y, al avistar al Nordeste al grupo Norte, se había acercado para entablar combate. Allí, el capitán de navío Riefkohl, en el *Vicennes*, que iba al frente

[1] «Slot» era un paso a través del archipiélago de las Salomón, de las que Guadalcanal es una de las islas más meridionales. Se le llamó convencionalmente así, por los americanos, porque era como una especie de *surco* o *ranura* excavada por la naturaleza en medio de dos islas abruptas.



Soldados japoneses muertos en una playa de Guadalcanal después de un sangriento combate sostenido con los *marines*, en diciembre de 1942, antes de que las fuerzas niponas iniciaran su retirada de la isla. *(US Marine Corps)*

del *Quincy* y del *Astoria*, protegido en ambos flancos por un destructor, se alarmó al recibir la noticia de que se distinguían cohetes luminosos de avión en la vertical y de que se oía un fuerte cañoneo al Sudoeste. Los comandantes de los otros cruceros intentaban a su vez averiguar lo que sucedía, cuando de pronto la cegadora acción nocturna estalló a su alrededor. Sus unidades fueron atacadas e incendiadas antes de que pudieran responder adecuadamente al ataque.

Los tres buques aliados estaba a punto de hundirse cuando los japoneses se alejaron rápidamente, girando en torno a la isla de Savo y sometiendo al *Ralph Talbot* a un breve pero intenso cañoneo antes de desaparecer en la noche, camino de sus bases. Tras ellos dejaban cuatro cruceros hundidos o a punto de hundirse y a otro crucero y a un destructor averiados. La venganza del submarino americano *S-44*, cuando interceptó a los cruceros japoneses en la mañana del 10 de agosto, hundiendo al *Kako*, fue, en comparación, una acción insignificante.

Dan comienzo seis largos meses de lucha

Se inició entonces, por ambas partes, una batalla que había de durar seis largos meses por la posesión de una isla casi inhabitable, malsana, abrupta y casi totalmente cubierta por una densa jungla y por inmensos pantanos; pero el resultado de esta lucha cambiaría por completo el curso de la expansión japonesa en el Pacífico. Y mientras en tierra las tropas libraban sagrientas batallas en condiciones espantosas, en el mar se desarrollaba una lucha igualmente dura para conseguir y conservar el dominio de las rutas que conducían a Guadalcanal.

El general Hyakutake, jefe de las fuerzas terrestres japonesas de aquel sector, embarcó 815 soldados en seis destructores y los desembarcó al este del aeródromo en el transcurso de la noche del 18 al 19 de agosto. Era aquella la primera de las muchas incursiones nocturnas efectuadas por los barcos que estaban a las órdenes del contraalmirante Raizo Tanaka, cuyo tesón, frente a cualquier contratiempo, le había valido el sobrenombre de Tanaka, «el Tenaz».

Pero fue un esfuerzo inútil esta vez. Enfrentadas a los *marines* norteamericanos en la batalla del río Tenaru, las fuerzas niponas fueron aniquiladas. Mas, sin darle la debida importancia a esta experiencia, los japoneses decidieron transportar a la isla otro pequeño refuerzo; en esta ocasión el «Tokyo Express», escoltado por el propio Tanaka, a bordo de su buque insignia, contaría con el apoyo de una potente escuadra, de la que formaban parte los grandes portaaviones *Shokaku* y *Zuikaku*, que operaban al norte de las islas Salomón. El almirante Yamamoto esperaba atraer de este modo a la Flota americana, más débil en aquella zona, obligándola a un duelo a corta distancia; como cebo se serviría del portaaviones ligero *Ryujo*, que actuaba en vanguardia de la formación.

Apenas tuvo noticias de estos movimientos, el almirante Ghormeley ordenó al Grupo naval operativo 61, de Fletcher, contituido por los portaaviones *Saratoga*, *Enterprise* y *Wasp*, que se dirigiera al sector de levante de las islas Salomón. El 23 de agosto, los aviones de reconocimierlto informaron haber localizado una parte de la fuerza naval japonesa e, inmediatamente, una formación de ataque, compuesta por aviones en picado y torpederos, despegó del portaaviones *Saratoga*. Al darse cuenta de que habían sido descubiertos, los japoneses invirtieron el rumbo y los aviones americanos, obstaculizados por la lluvia y por los densos nubarrones, no lograron localizar el objetivo. Creyendo entonces que se había tratado de una falsa alarma, Fletcher destacó del grueso de la formación al grupo del *Wasp*, enviándolo a repostar a un punto situado a 240 millas más al Sur.

La batalla de las islas Salomón orientales

A primeras horas del día siguiente, un hidroavión de reconocimiento americano avistó el «cebo» del *Ryujo*. Fletcher maniobró entonces para aproximarse lo más posible al buque enemigo, enviando desde el *Enterprise* una primera formación compuesta por 29 bombarderos y aviones torpederos. Un poco más tarde, a las 13,45 horas, una unidad aérea de asalto, de 30 bombarderos en picado y 8 aviones torpederos *Avenger*, despegó del *Saratoga* para atacar al citado portaaviones japonés, que había lanzado sus aviones de ataque para bombardear el aeródromo Henderson.

Así, como ya ocurrió en la batalla del mar del Coral, Fletcher había empeñado a la mayoría de su grupo operativo para atacar un objetivo secundario. Después, cuando los aviones del *Enterprise* descubrieron la presencia del *Shokaku* y del *Zuikaku*, Fletcher intentó desviar contra ellos su ataque principal, pero ya no fue posible porque surgieron dificultades de enlace. El *Ryujo* fue atacado y alcanzado por bombas de 450 kg; luego lo fue por un torpedo y, al final, se hundió. El *Shokaku* fue también atacado por los aviones del *Enterprise*, pero sólo lograron infligirle leves daños.

Mientras tanto, desde los dos grandes portaaviones japoneses había despegado una nutrida formación de asalto, dividida en dos grupos. Los dos portaaviones de Fletcher, que constituían su objetivo, se prepararon para defenderse, maniobrando independientemente entre sí, cada uno con su pantalla protectora de cruceros y destructores; de la escolta del *Enterprise* también formaba parte el nuevo acorazado *North Carolina*, armado con un potente conjunto de cañones antiaéreos. Prudentemente, Fletcher había retenido, con fines defensivos, a una considerable formación de cazas *Wildcat*, de modo que, cuando el radar indicó la proximidad del ataque, ya estaban en vuelo no menos de 50 aparatos, dispuestos en tres cotas distintas.

Pero en aquellos tiempos, la técnica para dirigir a los cazas no había alcanzado todavía el alto nivel que se consiguió más adelante. Los aviones aliados que regresaban se confundían en las pantallas de radar con los aviones enemigos. Por otra parte, las nubes en forma de torre ocultaban a los atacantes durante el vuelo de aproximación, desorientando a los cazas encargados de la defensa. Asimismo, la falta de un orden eficaz en las comunicaciones radiofónicas, hacía que las ondas estuvieran invadidas por un confuso conjunto, mezcla de gritos de estímulo y parloteo incesante. En medio de tal confusión, y aunque se logró interceptar y abatir cierto número de aviones japoneses (por su parte, ni uno solo de los aviones torpederos consiguió llegar hasta los navíos americanos), a las 18 horas el grueso de los bombarderos en picado *Val*, compuesto por unos 30 aparatos, llegó sin ser avistado a una cota de 5500 m, sobre el *Enterprise*, y se lanzó al ataque.

La granizada de cañonazos que les recibió derribó muchos aviones; pero otros sobrevivieron para poder lanzar sus bombas con toda precisión. Tres de ellas alcanzaron la cubierta de vuelo del *Enterprise*, y dos penetraron hasta los puentes inferiores antes de estallar.

La técnica para restringir al máximo los daños había mejorado bastante desde los días en que un ataque parecido causara la pérdida del *Lexington*; y así, apenas transcurrida una hora, el *Enterprise* navegaba de nuevo a 24 nudos para recuperar a sus aviones. Un poco más tarde volvió a encontrarse en peligro mortal, cuando el dispositivo de mando del timón se atrancó en el preciso momento en que un segundo ataque japonés se perfilaba en las pantallas del radar. Pero la fortuna estuvo de su parte: los japoneses no lograron localizar el objetivo y, después de una búsqueda inútil, regresaron a sus portaaviones.

Mientras tanto, el *Saratoga*, que no había sido atacado, lanzó una pequeña formación de bombarderos en picado y de aviones torpederos que descubrieron y dañaron gravemente al portahidroaviones *Chitose*. Al anochecer, los portaavio-



LOS CRUCEROS: PROTAGONISTAS DE LA BATALLA DE GUADALCANAL

En agosto de 1942, cuando empezó la batalla por la conquista de la importante isla de Guadalcanal, la zona de mar que la rodeaba estaba dominada, durante el día, por la Aviación. Y desde que dos tercios de la Escuadra de portaaviones japoneses habían sido puestos fuera de combate en la batalla de Midway, y que los americanos tenían una base aérea en las Salomón, el dominio del espacio aéreo estaba sólidamente en poder de los norteamericanos. Ninguna fuerza naval japonesa se atrevía a operar durante el día en aquellas aguas; pero, al oscurecer, las fuerzas navales de ambos bandos –sobre todo los cruceros y destructores– se hacían a la mar y entablaban duros combates en los estrechos pasos que separaban unas islas de otras. Los japoneses al principio, se revelaron verdaderos maestros en estos combates nocturnos. Y si bien los americanos disponían de radar, las tripulaciones japonesas tenían la ventaja de estar particularmente adiestradas para los combates de noche; además, disponían de un arma muy eficaz: un torpedo de largo alcance, mucho mejor y más perfeccionado que los utilizados por los americanos. En el curso de la larga batalla de las Salomón, todos los cruceros americanos de antes de la guerra, empleados en estas operaciones, fueron hundidos o averiados. Pero los americanos tenían una gran reserva de buques y de hombres para lanzarlos al combate, mientras que las unidades japonesas y sus tripulaciones, agotados por la ininterrumpida serie de combates sostenidos, se veían en grandes dificultades para poder ser sustituidas.

nes de uno y otro bando se retiraron, poniendo fin a la batalla de las islas Salomón orientales, de éxito bastante dudoso a causa de la paridad en las pérdidas de ambos bandos.

El objetivo principal de los japoneses, o sea el refuerzo de sus tropas en Guadalcanal, quedó marginado al día siguiente, cuando la división de Tanaka, que seguía combatiendo tercamente a pesar de que su fuerza de apoyo se había retirado, fue atacada por los bombarderos en picado de los *marines*, procedentes del aeródromo. El buque insignia japonés *Jintsu* y el transporte *Kenryn Maru* fueron bombardeados e incendiados. Y cuando los sucesivos ataques de las «fortalezas volantes», procedentes de la isla de Espíritu Santo, echaron a pique a uno de sus destructores, Tanaka recibió la orden de retirarse a la base avanzada de las islas Shortland, desde donde se reanudaron nuevamente las avanzadillas nocturnas del «Tokyo Express».

Desgaste e intentos de intervención

En esta fase de la guerra, la acción de desgaste en el mar costaba muy cara a los americanos. Varios destructores destinados al transporte y diversos buques de escolta fueron hundidos o gravemente averiados en el curso de sus encuentros con los buques del «Tokyo Express».

El *Saratoga*, torpedeado el 31 de agosto por un submarino japonés, había quedado fuera de combate, y lo estaría por lo menos durante tres meses. Dos semanas más tarde, el portaaviones *Wasp*, que formaba parte de la escolta de un convoy de transportes, fue hundido, y el acorazado *North Caroline* y un destructor resultaron averiados por los torpedos de submarinos enemigos.

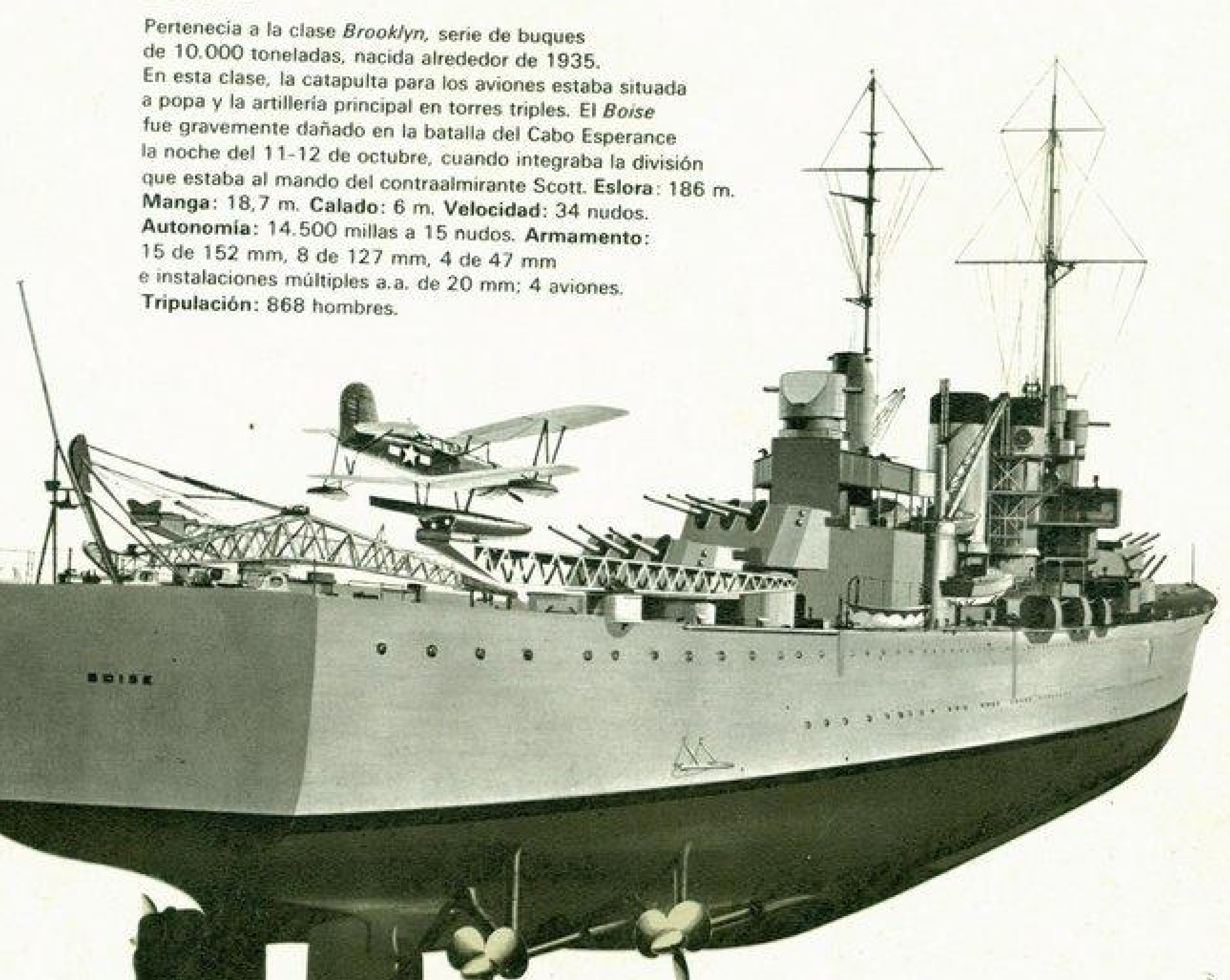
Cuando el siguiente e importante refuerzo americano, que había sido embarcado en dos grandes transportes y en ocho destructores zarpó para Guadalcanal, el día 9 de octubre, Ghormeley decidió enviar una fuerza de ataque para protegerle por el Oeste, al tiempo que tendía una emboscada a las incursiones nocturnas japonesas al largo del Slot. Esta fuerza, al mando del contraalmirante Norman Scott, estaba formada por los cruceros *San Francisco* y *Salt Lake City*, armados con cañones de 203 mm; por los cruceros *Boise* y *Helena*, con cañones de 152 mm, y por cinco destructores.

Pero, al mismo tiempo, sin que los americanos lo sospecharan siquiera, los japoneses empezaban a darse cuenta, al fin, de la fundamental importancia que había adquirido el problema de la reconquista de Guadalcanal, comparada con la conquista de Port Moresby. Por ello, el general Hyakutake en persona desembarcó de un crucero ligero, la noche del 9 al 10 de octubre, para asumir el mando de las operaciones. El flujo de los abastecimientos y de los refuerzos, efectuado por medio de pequeños buques rápidos era, sin ninguna duda, insuficiente. No había más remedio que servirse de los transportes, incluso a riesgo de exponerse a los ataques aéreos enemigos durante las maniobras de aproximación a través del Slot. El primer paso era destacar, en el transcurso de la noche del 11 al 12 de octubre, dos portahidroaviones y dos destructores con tropas y abastecimientos, incluida la artillería pesada. Para proteger este convoy, el almirante Goto trasladaría desde Rabaul su división de cruceros, el *Aoba*, el *Kinugasa* y el *Furutaka*, y dos destructores para proceder, apenas se efectuara el desembarco, al bombardeo del aeródromo Henderson.

Scott tuvo noticia de que se aproximaban estas fuerzas el día 11, cuando se encontraba al sur de Guadalcanal y en espera, desde hacía tres días, de que llegara una noticia parecida. Inmediatamente se dispuso a interceptar el convoy y, al caer la noche, con el mar encrespado por una ligera brisa, se encontraba navegando a 29 nudos a lo largo del extremo occidental de la costa de la isla.

El contraalmirante Scott, quien poco antes estuvo presente, como angustiado espectador, en la desastrosa batalla de Savo, atribuía el fatal desenlace de la misma a la falta de unidad en el mando aliado y a la deficiente concentración de sus fuerzas. Por ello, decidió mantener a toda costa a sus navíos bajo una estricta supervisión personal. Aunque los había preparado para las acciones nocturnas, las deficiencias en los sistemas de señalización y su inexperiencia en estos casos eran todavía tales que la única formación segura era la línea. Por ello hizo avanzar a sus unidades –tres destructores, el *Farenthol*, el *Duncan* y el *Laffey*, que precedían al buque insignia y a los otros cruceros, seguidos por los destructores *Buchanan* y *McCall* en retaguardia– en una formación lineal de casi 2 millas y media de longitud. Tenía la ventaja sobre los japoneses de disponer de un modernísimo equipo de radar, aunque, desgraciadamente, instalado en los dos cruceros ligeros, pero no en el buque insignia.

Una hora antes de medianoche, Scott se encontraba casi 8 millas al norte de la punta occidental de Guadalcanal, avanzando hacia el Nordeste a 20 nudos y normalmente a la presunta dirección de avance de la fuerza japonesa. Goto,



BOISE

Pertenecía a la clase *Brooklyn,* serie de buques de 10.000 toneladas, nacida alrededor de 1935. En esta clase, la catapulta para los aviones estaba situada a popa y la artillería principal en torres triples. El *Boise* fue gravemente dañado en la batalla del Cabo Esperance la noche del 11-12 de octubre, cuando integraba la división que estaba al mando del contraalmirante Scott. **Eslora:** 186 m. **Manga:** 18,7 m. **Calado:** 6 m. **Velocidad:** 34 nudos. **Autonomía:** 14.500 millas a 15 nudos. **Armamento:** 15 de 152 mm, 8 de 127 mm, 4 de 47 mm e instalaciones múltiples a.a. de 20 mm; 4 aviones. **Tripulación:** 868 hombres.

CHOKAI

Perteneciá a la clase *Takao;* fue botado en 1927-1928 y representaba la segunda serie de cruceros japoneses de 10.000 t. Sus características más notables eran la maciza estructura del puente de mando y la fuerte elevación de la batería principal (70° para uso antiaéreo). El *Chokai* fue el buque insignia del almirante Mikawa en la batalla de Savo, librada la noche del 8-9 de agosto de 1942. **Eslora:** 198 m. **Manga:** 19 m. **Calado:** 5m. **Velocidad máxima:** 33 nudos. **Autonomía:** 14.000 millas a 15 nudos. **Armamento:** 10 a 203 mm, 4 de 120 mm y 8 tubos lanzatorpedos de 600 mm. **Tripulación:** 692 hombres.

que ignoraba la presencia de Scott en la zona, avanzaba a una velocidad de 26 nudos por el centro mismo del Slot, con sus cruceros en fila y flanqueados por un destructor a cada lado. A las 23,25 el radar del crucero *Helena* lo detectó a una distancia de 14 millas, pero no logró transmitir la notica al buque insignia y por ello a las 23,33 horas, Scott, considerando que ya se había adentrado lo suficiente al Nordeste, dio orden de invertir el rumbo.

Se ignora por qué la maniobra ordenada no tomó forma ni de una aproximación simultánea de todos los buques ni de una maniobra de contramarcha; tanto la una como la otra hubieran mantenido a la formación de Scott en perfecto orden y compacta. Mas, por el contrario, el destructor que iba en cabeza y el crucero guía (el *San Francisco*) se acercaron al mismo tiempo por la izquierda, de modo que los tres destructores de vanguardia se vieron obligados a aumentar su velocidad y rebasar al grueso de la Escuadra para dirigirse a los puestos que tenían asignados. Y así, cuando Scott recibió, al fin, la noticia de la presencia del enemigo –que se encontraba ya a 5 millas, y, por lo tanto, al alcance de sus cañones– los destructores de vanguardia estaban maniobrando para pasar entre su buque y el enemigo; mejor dicho, así estaban haciéndolo dos de ellos, pues el *Duncan,* que había detectado a los japoneses durante la maniobra, por medio de sus pantallas de radar, se lanzó por su cuenta al combate.

La cohesión de las fuerzas de Scott se vio rota precisamente en el momento más crítico. Cuando el *Helena,* el buque desde el cual se había avistado por primera vez al enemigo a una distancia aproximada de 4500 metros, empezó a disparar, Scott le ordenó inmediatamente el alto el fuego por temor de que alcanzara a alguno de sus propios destructores. Por suerte, la orden se ignoró durante el tiempo preciso para que la sorpresa absoluta, obtenida por la formación americana, diese su fruto.

La batalla de cabo Esperance

Los japoneses, acostumbrados a disponer con entera libertad del Slot durante la noche, y dando pruebas de una insólita falta de cautela, se dieron cuenta de la presencia del enemigo cuando la primera salva del *Helena* cayó sobre el puente de mando del *Aoba;* ésta fue seguida, con pocos segundos de diferencia, por los proyectiles de los otros cruceros americanos, que incendiaron el *Furutaka.* Goto apenas tuvo tiempo de ordenar un viraje a babor, antes de caer mortalmente herido. El *Furutaka* siguió tras el *Aoba,* y los dos cruceros fueron brutalmente acribillados por un fuego cerrado antes de que la orden de Scott fuese obedecida. En la breve tregua que siguió los buques japoneses se alejaron fatigosamente: el *Furutaka* se hundió poco después. El destructor *Fubuki* ya se había ido a pique.

El crucero que cerraba la formación japonesa, el *Kinugasa,* y el destructor *Hatsuyuki* se habían desviado prudentemente a la izquierda, evitando así correr idéntica suerte. Durante la maniobra encontraron frente a ellos, aislado, al destructor *Duncan* e inmediatamente lo dejaron fuera de combate, presa de las llamas y dos horas más tarde tuvo que ser abandonado.

La acción adquirió entonces la forma de una cacería confusa tras los barcos japoneses en retirada, en el curso de la cual los destructores americanos acabaron bajo el fuego de sus propios cruceros. Estos últimos apenas habían sufrido daño hasta entonces; pero, de pronto, con objeto de identificar un contacto detectado por el radar, el *Boise* encendió un reflector, y con ello los japoneses, que no tenían radar, dispusieron al fin de una señalización clara y visible para afinar su puntería. El *Aoba,* todavía en plena eficiencia combativa pese a los daños sufridos, y el *Kinugasa,* que estaba indemne, concentraron al mismo tiempo sus cañones sobre el *Boise* y lo alcanzaron de lleno; su depósito de municiones, en la proa, no saltó por los aires haciendo pedazos al buque porque el agua del mar, inundándolo, apagó el incendio que ya se propagaba.

Más tarde escapó a ulteriores daños gracias al *Salt Lake City,* que maniobró de forma que se interpuso entre el buque averiado y el enemigo. Durante algún tiempo se desarrolló un combate desordenado de persecución: de vez en cuando, los buques americanos salían de la formación para evitar los torpedos del enemigo en retirada, hasta que, a las 00,28 horas, Scott interrumpió el contacto, dirigiéndose al sudeste, y reorganizando de nuevo su despliegue.

Aunque mientras se desarrollaba esta batalla de cabo Esperance, la artillería y los refuerzos del general Hyakutake habían logrado desembarcar, sanos y salvos, los americanos consideraron esta batalla como un éxito absoluto y como una demostración de que los japoneses también podían ser vencidos en acciones nocturnas. Esta opinión se vio reforzada por el convencimiento erróneo de que se habían hundido cuatro destructores y cuatro cruceros japoneses. De la insólita falta de previsión y de vigilancia por parte del enemigo, que

se dejó sorprender antes de poder utilizar su arma más poderosa, el torpedo, no se hizo el debido caso. Y esto acabó por alentar una confianza injustificada en la rígida formación en línea y en la superioridad de la artillería.

Cañoneo sin respuesta

Al norte de Guadalcanal –en el Ironbotom Sound, el estrecho del «fondo de hierro», como se le llamaba a causa del gran número de barcos allí hundidos– la oscuridad seguía ofreciendo un dominio absoluto a la Marina japonesa, como se demostró, en el transcurso de la noche del 13 al 14 de octubre, cuando los acorazados *Kongo* y *Haruna*, sin encontrar más resistencia que un rápido e inútil ataque de cuatro lanchas torpederas procedentes de Tulagi, efectuaron un cañoneo ininterrumpido de 90 minutos, con sus cañones de 356 mm, sobre las posiciones de los *marines*: los aviones, los depósitos de combustible y las pistas del campo Henderson fueron igualmente bombardeadas; a la noche siguiente, el *Chokai* y el *Kinugasa*, los otros dos cruceros de Mikawa, remacharon la destrucción con una granizada de 752 proyectiles de 203 mm. Incursiones aéreas, efectuadas los días 13 y 14, infligieron nuevos daños, inutilizando a casi todos los aparatos y dejándoles a los restantes una provisión de combustible tan escasa que un convoy de suministros japonés, compuesto de seis transportes y que avanzó audazmente, a pleno día, a lo largo del Slot, pudo alcanzar sin ninguna dificultad las playas de Tassafaronga y desembarcar 3500 hombres, con víveres y municiones.

A la noche siguiente, en Punta Lunga, los cruceros japoneses entraron nuevamente en acción; esta vez se trataba del *Myoko* y del *Maya*, que descargaron sobre los *marines* una granizada de 800 proyectiles de 203 mm y otros 300 de 127 mm desde el destructor de escolta. Con el aeródromo prácticamente inutilizado, los americanos habían perdido también el dominio diurno de las rutas marítimas de acceso. Los abastecimientos se limitaron a cantidades mínimas, que transportaban los aviones de carga y los submarinos.

A cierta distancia, al norte de las Salomón, la Flota combinada japonesa, a las órdenes del vicealmirante Kondo, estaba navegando desde el día 22 de octubre (fecha prevista por el general Hyakutake para la conquista del aeródromo Henderson), pronta a lanzar sus aviones para consolidar la conquista de la isla. La paciencia de Kondo se estaba agotando, y el día 24 advirtió a Hyakutake que muy pronto debería retirarse para abastecerse. Una información del oficial de enlace naval, en la que anunciaba la victoria en las primeras horas del día 24, mitigó un poco su impaciencia; pero sólo lo estrictamente necesario, como se vio más tarde, para provocar otra de aquellas batallas entre portaaviones que, en conjunto, iban a decidir la suerte de la guerra en el Pacífico.

En efecto, el día 24, al este de las Nuevas Hébridas, el grupo operativo 16 *(Enterprise)*, al mando del contraalmirante Thomas Kinkaid, se había reunido con el grupo operativo 17 *(Hornet)*, y aunque esta fuerza unida era todavía muy inferior a la japonesa, Halsey ordenó rastrear el mar en un amplio círculo en torno a las islas de Santa Cruz, para luego penetrar en el mar del Coral y «estar en condiciones de interceptar a las fuerzas enemigas que se acercasen a la zona Guadalcanal-Tulagi». Kinkaid se encontraba aún al este de la isla de Santa Cruz cuando, a mediodía del día 25, los hidroaviones *Catalina* avistaron dos portaaviones japoneses a 360 millas al noroeste de su posición y que se dirigían hacia el Sudeste. Inmediatamente ordenó que despegaran los aviones de reconocimiento, seguidos por una formación de ataque de bombarderos y de cazas. Pero el enemigo había variado el rumbo y no lograron localizarlo: mas Kinkaid prosiguió su avance hacia el Noroeste, donde, a medianoche, la formación japonesa fue nuevamente localizada, casi 300 millas más adelante, dirigiéndose hacia el Sur, con el propósito de situarse en posición idónea para poder lanzar, la mañana siguiente, sus aviones sobre el aeródromo Henderson.

La batalla de Santa Cruz

Cuando amaneció el tiempo era bueno, con ligera brisa del Sudeste. A las primeras luces del alba una formación de 16 *Dauntless*, cargado cada uno con una bomba de 216 kg, despegaron de la cubierta del *Enterprise* para abrise luego en abanico y realizar un vuelo de reconocimiento armado; en ese mismo momento se recibían nuevas informaciones que señalaban la presencia de portaaviones enemigos a una distancia de 200 millas y Halsey, desde Numea, enviaba un mensaje que, en su concisión, no dejaba dudas: «¡Atacar!» Sin embargo, antes de lanzar sus fuerzas al combate, Kinkaid, prudente, prefirió esperar hasta que sus aviones de reconocimiento le enviaran noticias más exactas.

La Escuadra japonesa estaba dividida en varios grupos separados. El más próximo era la fuerza de ataque, mandada por el vicealmirante Nagumo, cuya insignia ondeaba en el portaaviones *Shokaku*. Un grupo de vanguardia, al mando del contraalmirante Hirokai Abe –compuesto por dos acorazados, tres cruceros y buques de escolta– se encontraba a unas 60 millas al sur del grupo de portaaviones, que comprendía a los grandes y modernos *Shokaku* y *Zuikaku* y el más pequeño *Zuiho*, escoltados por un crucero y ocho destructores. Casi 120 millas más al Noroeste se hallaba un tercer grupo, que incluía el buque insignia de Kondo, el crucero *Atago*, otros dos cruceros, dos acorazados y el nuevo portaaviones *Junyo*.

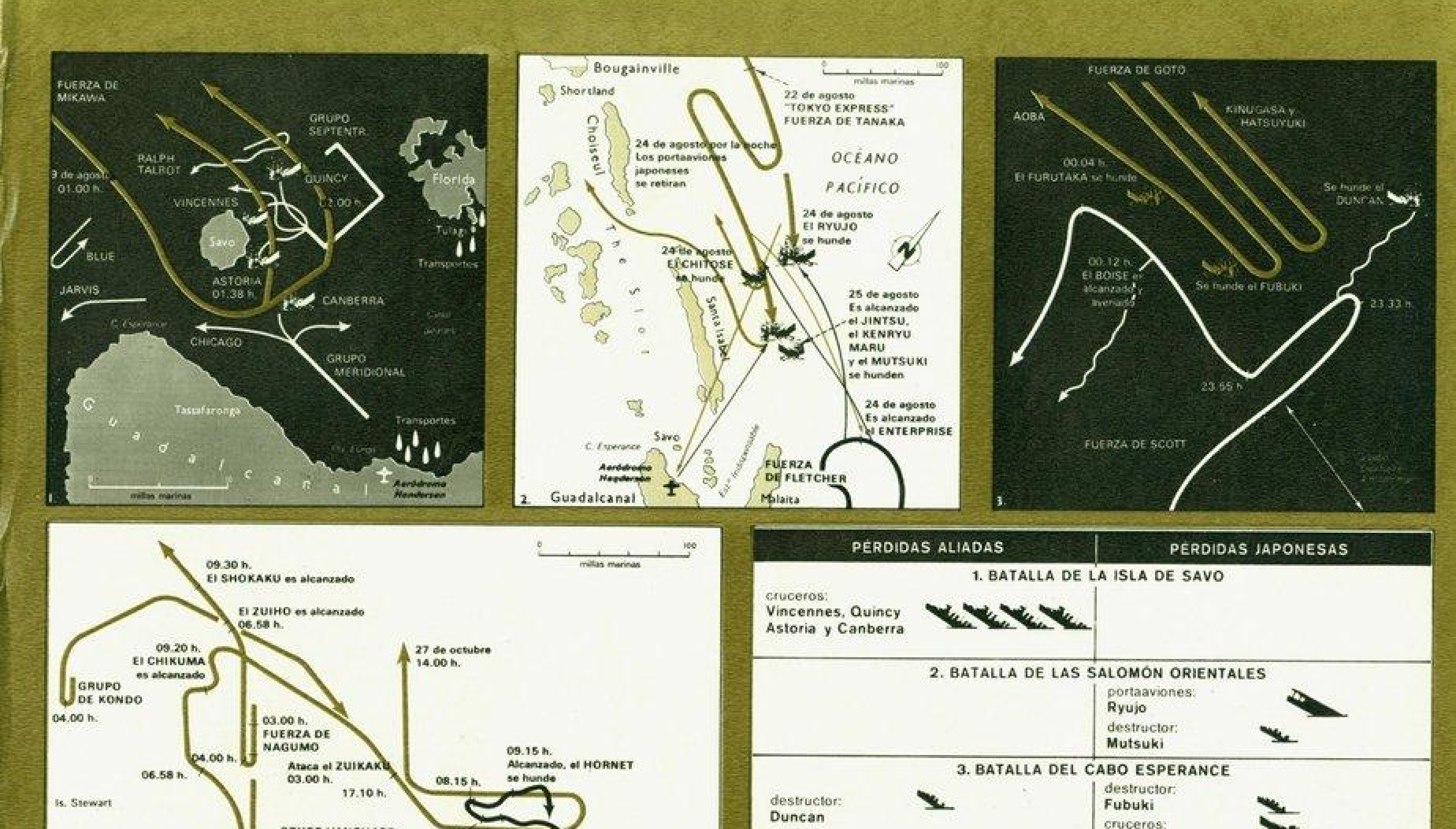
Nagumo, que aún conservaba fresca en su memoria la lección recibida en la batalla de Midway, tenía situada, desde el amanecer, en sus tres portaaviones, una fuerza de ataque de 65 aparatos, la mitad de ellos los famosos cazas *Zero*. Así, cuando a las 6,58 recibió la confirmación definitiva de la posición de uno de los portaaviones americanos, la primera oleada pudo partir en menos de doce minutos. Cuando el último aparato remontaba el vuelo, los ascensores ya descendían en busca de la segunda oleada. Pero, de improviso, y antes de que los aparatos estuvieran dispuestos, surgieron de entre las nubes que cubrían el cielo dos aviones en picado americanos.

Sorprendidos por completo, los japoneses no abrieron fuego para obstaculizar la puntería de los dos pilotos, el capitán de corbeta Strong y el guar-





Arriba: 26 de octubre de 1942, a las 09,20 horas: el crucero japonés *Chikuma*, fotografiado desde uno de los bombarderos en picado del *Hornet*, mientras navega a toda velocidad al largo de Santa Cruz. La unidad fue alcanzada y sufrió graves daños. Abajo: Santa Cruz: el acorazado norteamericano *South Dakota*, que escoltaba al portaaviones *Enterprise*, es atacado por un avión torpedero *Kate* procedente del portaaviones japonés *Junyo*. El primer ataque de los *Kate* fracasó, rechazado por el intenso fuego antiaéreo; pero los que le siguieron alcanzaron el navío en una de sus torres de proa, aunque sin causarle daños de consideración. (Navy Department)



PÉRDIDAS ALIADAS	PÉRDIDAS JAPONESAS
1. BATALLA DE LA ISLA DE SAVO	
cruceros: Vincennes, Quincy Astoria y Canberra	
2. BATALLA DE LAS SALOMÓN ORIENTALES	
	portaaviones: Ryujo destructor: Mutsuki
3. BATALLA DEL CABO ESPERANCE	
destructor: Duncan	destructor: Fubuki cruceros: Furutaka
4. BATALLA DE SANTA CRUZ	
portaaviones: Hornet	

1 ISLA DE SAVO - noche 8-9 agosto 1942

Un grupo de cruceros japoneses, al mando del contraalmirante Mikawa, desciende a lo largo del "Slot" para atacar a los transportes americanos, que se hallaban, todavía cargados, frente a Guadalcanal. Otro grupo de cruceros aliados, al mando del almirante británico Crutchley, dividido en tres grupos, navega por los alrededores de la isla de Savo. Era la una de la madrugada: los cruceros japoneses se deslizaron entre los destructores *Blue* y *Ralph Talbot*. A las 01,38 horas, los cruceros *Canberra* y *Chicago* son avistados: el primero es puesto fuera de combate y el segundo seriamente averiado. Cuando el *Vincennes*, el *Quincy* y el *Astoria* quieren intervenir, son, a su vez, alcanzados. Los japoneses se alejan, no sin antes dañar también al *Ralph Talbot*, que habían encontrado en su camino.

2 SALOMÓN ORIENTALES - 23-24 agosto 1942

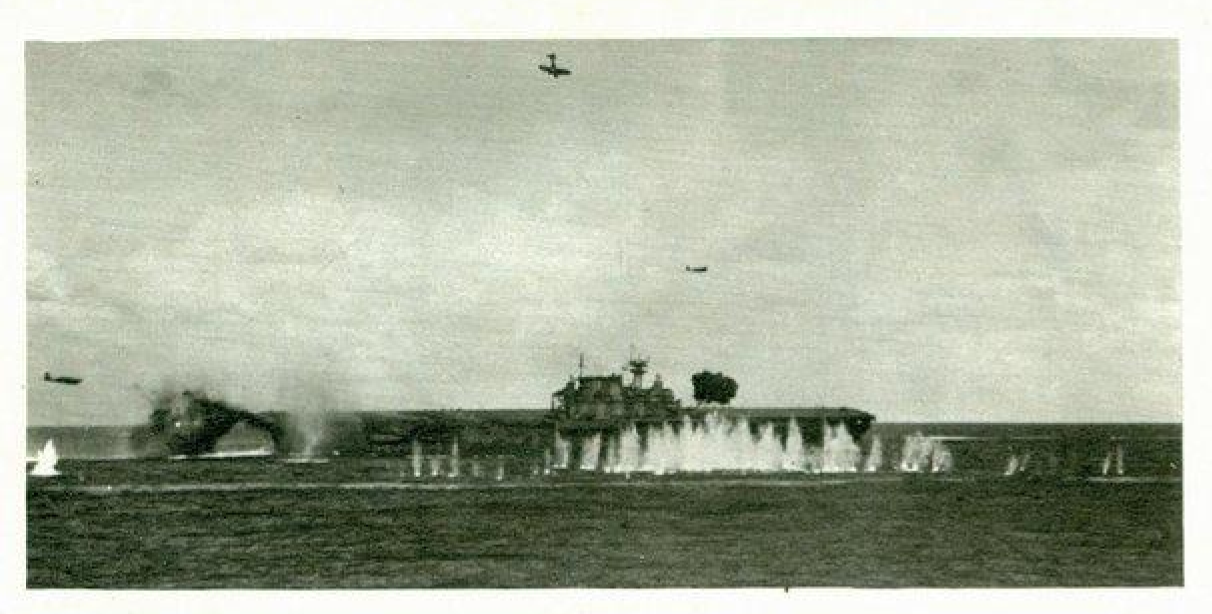
Se hizo un intento para hacer llegar suministros a la guarnición japonesa de Guadalcanal, bajo la protección de los portaaviones *Shokaku*, *Zuikaku* y *Ryujo*. El grupo naval operativo 61, del vicealmirante Fletcher, apostado a levante de las islas Salomón, avistó a la flota japonesa. Estos, entonces, invierten el rumbo para evitar los ataques aéreos del enemigo.
24 de agosto: el *Ryujo*, que navega a proa del grueso de la fuerza naval japonesa, es avistado por un hidroavión americano.
Un avión de reconocimiento armado despegó del portaaviones *Enterprise*, seguido por una unidad aérea de asalto, que se remontó a las 13,45 del *Saratoga*. El *Ryujo* lanzó sus propios aviones al ataque del aeródromo Henderson. Los aparatos que habían despegado del *Enterprise* descubrieron la presencia del *Shokaku* y del *Zuikaku*, que, a su vez, habían lanzado una potente fuerza de asalto. Falló un intento de desviar el ataque aéreo americano y el *Ryujo* fue hundido. El *Enterprise*, alcanzado tres veces por los bombarderos en picado, logró sin embargo, proseguir su rumbo y recuperar todos sus aviones.

3 CABO ESPERANCE - noche 11-12 octubre 1942

Un convoy americano de abastecimiento se dirigió a Guadalcanal. Iba escoltado por una división de cruceros, al mando del contraalmirante Scott, la cual, al mismo tiempo, debía tender una emboscada a cualquier buque japonés que intentase penetrar en el "Slot".
Noche del 11-12: un convoy japonés avanza por el "Slot" con una escolta formada por la división de cruceros del contraalmirante Goto. Scott fue informado de ello y a las 23,25 horas se dirigió a su encuentro para interceptarlo. El radar del crucero *Helena* descubrió la presencia de los japoneses a una distancia de 14 millas, pero no logró comunicarse con Scott. A las 23,33 éste decidió invertir el rumbo; pero la maniobra se efectuó con tal desorden que sus buques se dispersaron. Scott supo entonces que el enemigo estaba acercándose. El destructor *Duncan* atacó por su cuenta y el *Helena* abrió fuego, siguiéndole después los otros cruceros. La orden de alto el fuego no fue obedecida hasta que el *Aoba* y el *Furutaku* fueron gravemente dañados. En su retirada los japoneses averiaron a su vez al crucero *Boise* y ellos perdieron el destructor *Fubuki*.

4 SANTA CRUZ - 24-26 octubre 1942

La Flota combinada japonesa se dirige al norte de Guadalcanal, dispuesta a enviar sus aviones sobre el aeródromo Henderson.
24 de octubre: el grupo operativo 16 *(Enterprise)* se reúne con el grupo operativo 17 *(Hornet)*, y ambos reciben la orden de patrullar en un amplio círculo alrededor de las islas de Santa Cruz, con objeto de interceptar cualquier fuerza japonesa que se dirija a Guadalcanal.
25 de octubre: a mediodía, los hidroaviones americanos avistan dos portaaviones japoneses, pero los aparatos enviados a atacarles no consiguen establecer contacto con ellos.
26 de octubre: nuevamente avistada la fuerza naval japonesa, el *Enterprise* lanza 16 bombarderos en picado para efectuar un reconocimiento armado. A las 06,58 horas, la primera oleada de asalto despega de los portaaviones japoneses *Shokaku*, *Zuikaku* y *Zuiho*. Mientras los aviones de la segunda oleada se van situando sobre la cubierta de vuelo, los bombarderos en picado del *Enterprise* los ponen fuera de combate a bordo del propio *Zuiho*. Entre las 07,30 y las 08,15 horas el *Enterprise* y el *Hornet* lanzan tres modestos ataques aéreos. A las 08,22 horas, el *Shokaku* y el *Zuikaku* llevan a cabo su segundo ataque. La acción principal se desencadena contra el *Hornet*, que es alcanzado por dos torpedos y por seis bombas. Entre tanto, el *Shokaku* es seriamente dañado por los bombarderos en picado americanos. Durante el ataque de la segunda oleada, el ascensor de proa del *Enterprise* queda totalmente destruido, pero, afortunadamente, la velocidad y el gobierno del buque no se ven alterados.
La tercera oleada de aviones japoneses no alcanza ningún resultado positivo: la fuerza americana se aleja y el *Hornet* es hundido por los japoneses, que le había encontrado en su camino presa de las llamas.



26 de octubre de 1942, a las 8,22 horas: el portaaviones *Hornet* es alcanzado por los bombarderos en picado japoneses *Val*, que lo atacan por todos lados. (Navy Department)

damarina Irvine, del *Enterprise*. Las dos bombas cayeron en la cubierta de vuelo del *Zuiho*, abriendo en ella dos enormes boquetes que le dejaron fuera de combate para las operaciones de vuelo.

Dos de los bombarderos de reconocimiento del *Enterprise* habían avistado, por vez primera, a las 6,30 horas, al grupo japonés de vanguardia. Veinte minutos más tarde, otros dos aparatos descubrieron al portaaviones y Strong e Irvine lo interceptaron. Cuando esta localización se recibió a bordo del *Enterprise*, Kinkaid dio orden de lanzar la fuerza de ataque. Hacia las 7,30 horas quince bombarderos en picado, seis aviones torpederos *Avenger* y una escolta de *Wildcat* despegaron del *Hornet* y 30 minutos después les seguían las formaciones menores del *Enterprise*, constituidas por tres bombarderos en picado *Dauntless*, ocho *Avenger* y ocho *Wildcat*. Por último, a las 8,15 se lanzó desde el *Hornet* la segunda formación de ataque, compuesta por nueve bombarderos en picado, nueve aviones torpederos y nueve cazas.

Fue así como la fuerza de ataque americana cruzó, con rumbo opuesto, a la compacta Escuadra japonesa, con su elevada proporción de cazas, mientras la formación naval americana se extendía en un conjunto de unidades separadas, relativamente pequeñas y con escoltas muy débiles. Doce *Zero*, que llegaron sin ser vistos, con el sol a la espalda, eligieron al pequeño grupo del *Enterprise*, lo atacaron y derribaron cuatro *Avenger* y dos *Wildcat*. Entre tanto, el segundo grupo de ataque japonés, compuesto por 44 aviones procedentes del *Shokaku* y del *Zuikaku*, había despegado a las 8,22 horas, mientras otros 29 se preparaban a emprender el vuelo desde el *Junyo*, que estaba más alejado.

Ambas partes se preparaban ahora para recibir el inminente ataque. Siguiendo las modalidades operativas habituales en aquella fase de la guerra, los dos portaaviones americanos navegaban separados –el *Hornet* 10 millas al sudeste del *Enterprise*– y rodeados por una barrera protectora de cruceros y de destructores dispuestos en círculo, y reforzada, en el caso del *Enterprise*, por el acorazado *South Dakota*. Un poco más tarde se avistó la formación aérea japonesa; el grupo del *Enterprise* se adentró en el área de un chaparrón local, en tanto que el *Hornet* se disponía a enfrentarse con los atacantes.

Gracias a su moderno equipo de radar, el *Enterprise* había sido el primero en localizar al enemigo y era de esperar que en esta ocasión pudiese guiar el ataque de sus cazas mejor que cuando tuvo que enfrentarse, la última vez, con los portaaviones enemigos; pero la técnica del empleo no estaba a la altura del equipo y las pantallas de radar aparecían tan confusas que era imposible interpretarlas con exactitud. Los bombarderos en picado japoneses distaban apenas unas pocas millas cuando los primeros cazas del *Hornet* los avistaron, a casi 5500 metros de altura. Inmediatamente se lanzaron contra ellos, pero no lograron impedir que unos quince aparatos se abrieran paso a través de las defensas. Casi al mismo tiempo, unos veinte aviones torpederos descendieron a ras del agua para coordinar su ataque con el de los bombarderos.

Eso era demasiado para que, incluso con el tiro bien ajustado de los numerosos cañones, se pudiera dominar la situación. Y así, aunque más de la mitad de los aviones fueron derribados antes de que lograran alcanzar la posición de lanzamiento, el *Hornet* resultó alcanzado por dos torpedos y seis bombas, dos de las cuales lanzadas por el comandante de la formación del ataque, quien, al ser tocado su avión, se abatió deliberadamente con él sobre la cubierta de vuelo, hundiéndose en ella. Otro acto suicida semejante lo llevó a cabo un avión torpedero envuelto en llamas. En diez minutos, el portaaviones quedó reducido a una llameante antorcha.

Casi al mismo tiempo, 200 millas al Noroeste, se desarrollaba el ataque a la Escuadra japonesa. Desde un principio se mostró menos concentrado y organizado que el ataque japonés. La sección torpedera de la primera oleada del *Hornet* perdió el contacto con el comandante del grupo aéreo, el capitán de corbeta Widhelm, quien guiaba a los bombarderos en picado, y por ello, al avistar el grupo naval de vanguardia, concentró inútilmente todos sus esfuerzos contra éste, y otro tanto hicieron los supervivientes de la formación de ataque del *Enterprise*. La segunda oleada que partió del *Hornet* atacó, a su vez, a la división de Abe y uno de los bombarderos dañó gravemente al crucero *Chikuma*.

Estos mediocres resultados se vieron compensados, sin embargo, con los que obtuvo la unidad de Widhelm. Sus cuatro *Wildcat* rechazaron el ataque de los *Zero* enviados por el *Junyo*, en tanto él proseguía el vuelo hasta que el humo procedente del *Zuiho* en llamas le guió directamente hacia el objetivo más importante. Pero otros *Zero* averiaron a cuatro bombarderos *Dauntless*, incluido el suyo, por lo que se vio obligado a un amaraje forzoso. Desde su bote salvavidas, él y su ametrallador presenciaron todo lo que sucedía.

Indiferentes a los *Zero* que le perseguían y a las explosiones de las granadas, al llegar sobre el *Shokaku*, los supervivientes de su grupo se lanzaron en picado para arrojar de tres a seis bombas de 450 kg (no se sabe exactamente el número) sobre la cubierta del portaaviones. Las bombas penetraron hasta el hangar interior, incendiándolo. El navío resultó seriamente dañado, hasta el punto que quedó fuera de combate por nueve meses, y regresó renqueante a la base junto con el *Zuiho*, también averiado. Si los aviones torpederos americanos hubieran sabido coordinar su ataque con el de los bombarderos en picado, la suerte del portaaviones japonés habría quedado marcada, como la del *Hornet*.

Este permanecía inmovilizado mientras su tripulación se afanaba por salvarlo; entre tanto se dirigía hacia él la segunda oleada de aviones del *Shokaku* y del *Zuikaku*. Sin embargo, desdeñando la tentación de un objetivo tan fácil, los aviadores japoneses concentraron todos sus esfuerzos contra el *Enterprise*, que acababa de salir de la cortina de lluvia. Pero este último, habiéndolos detectado por medio del radar a una distancia de 55 millas, tuvo tiempo más que suficiente para concentrar todos los cazas contra los atacantes; por desgracia, y una vez más, la organización del mando no estuvo a la altura de las circunstancias y los bombarderos japoneses alcanzaron la posición de ataque sin encontrar resistencia.

No obstante, muy pocos de ellos escaparon a la barrera de fuego que los recibió mientras descendían silbando y en vertical, para lanzar sus bombas; tan sólo dos lograron dañar la cubierta de vuelo del *Enterprise* e inutilizar el ascensor de proa; pero, por fortuna, su velocidad y su gobierno no sufrieron daños, de manera que cuando los *Kate*, armados de torpedos, atacaron a su vez, el portaaviones pudo evitar con cierta facilidad los torpedos que se dirigían contra él.

Rápidamente se procedió a la reparación de la cubierta, de modo que los numerosos aviones que aguardaban para aterrizar pudieron ser recuperados en su totalidad. Entre tanto, una nueva formación de ataque japonesa se estaba acercando sin ser vista. Se trataba de 29 aviones procedentes del *Junyo*, 20 de los cuales salieron, de improviso, de entre el cielo encapotado para lanzarse en breve vuelo en picado, aunque sin obtener ningún resultado; pero los restantes, eligiendo como objetivo los buques de escolta, alcanzaron al acorazado *South Dakota* y al crucero *San Juan*.

Apenas el *Enterprise* hubo recogido sus aviones, Kinkaid decidió que había llegado el momento de retirarse. Con los dos portaaviones prácticamente fuera de combate, le quedaba muy poco con que oponerse a la gran Escuadra japonesa de superficie. Todos los esfuerzos que se hicieron para remolcar y salvar al *Hornet* resultaron inútiles, y el buque tuvo que ser al fin abandonado. Fallaron incluso los intentos de hundirlo con torpedos y cañonazos, y hubieron de ser los japoneses quienes le dieran el golpe de gracia.

Una nueva victoria «pírrica» para el Japón

Una vez más la Aviación naval japonesa había obtenido una victoria táctica sobre el adversario americano en la batalla de las islas de Santa Cruz. El *Shokaku* y el *Zuiho* habían quedado de momento fuera de combate; pero sobrevivirían lo bastante aún para tomar parte en futuros encuentros; en tanto que el *Zuikaku* y el *Junyo* estaban indemnes. En cambio, con la pérdida del *Hornet* y los daños causados al *Enterprise*, no le quedaba a la Escuadra americana en el Pacífico ni un solo portaaviones en acción. Pero, también esta vez, se trataba para los japoneses de una «victoria de Pirro», ya que les costó la pérdida de casi 100 aparatos con sus insustituibles y bien adiestradas tripulaciones. En realidad, el *Zuikaku* había sido virtualmente puesto fuera de combate por falta de pilotos, ya que apenas quedaba el número suficiente de ellos para dotar a los dos portaaviones menores, *Junyo* e *Hiyo*. Los americanos, por el contrario, no sólo habían perdido muchos menos, sino que además no tendrían dificultad alguna para reponer las tripulaciones perdidas con otras procedentes de la gran organización de adiestramiento de los Estados Unidos.

Desde el punto de vista estratégico, los japoneses habían tenido poco éxito en su plan de reconquista de Guadalcanal. Pero aún debían desarrollarse otros muchos combates, por tierra y por mar, antes de que una u otra de ambas partes pudiese asegurar haber conseguido una victoria decisiva en la lucha por aquella horrible y, sin embargo, tan valiosa isla.

André Beaufre, general

LA FUGA DEL GENERAL GIRAUD

SE PREPARA LA OPERACIÓN "TORCH"



Durante la primera Guerra Mundial los alemanes hicieron prisionero al capitán Giraud, quien logró escapar. Ahora, siendo ya general, demostró ser capaz de repetir su hazaña, huyendo del castillo de Königstein, en Sajonia, después de una preparación que duró dos años. Mas esta fuga no fue sino el principio de sus aventuras, ya que los Aliados tenían grandes proyectos para el general en el Norte de África. Con la ayuda del autor de este artículo, huyó también de Francia con inesperada fortuna.

El general Giraud que mandaba el Ejército 9 francés, fue hecho prisionero por los alemanes en su vehículo acorazado el 19 de mayo de 1940, siendo inmediatamente conducido a la fortaleza de Königstein, en Sajonia. *(Archivo Rizzoli)*

El 15 de mayo de 1940 el general Giraud, que mandaba el Ejército 7 francés, situado a la izquierda del Cuerpo Expedicionario británico, asumió el mando del Ejército 9, que se encontraba en el camino de las fuerzas acorazadas del general von Kleist, al norte de Sedán. Cuatro días después era hecho prisionero en su autoametralladora y conducido inmediatamente a la fortaleza de Königstein, en Sajonia.

Desde el mismo momento de su llegada, el general no pensó sino en la fuga. Ya en 1914 había huido una vez de un campo de prisioneros, y no dudaba que ahora, siendo general, sería capaz de volver a hacerlo. Mas en Königstein, esta empresa era extremadamente difícil: la fortaleza estaba rodeada de murallas de 40 metros de altura y distaba 800 km de la frontera francesa.

Pero, poco a poco, perfiló su plan de fuga. Ante todo, necesitaba contactos con el exterior. Como uno de los prisioneros dejó la fortaleza por razones de salud, Giraud le pidió que se entrevistara con su esposa para acordar con ella una clave. Para escapar de una prisión cualquiera, es preciso actuar durante las horas del día, únicas en las que las celdas están abiertas y en las cuales los prisioneros pueden aprovechar los intervalos entre las rondas de los guardianes, que tenían efecto cada diez minutos. Necesitaba una cuerda larga, y lo bastante fuerte para sostener el peso de un hombre; consiguió hacerla con trocitos de cordel, usados antes para atar paquetes, pacientemente entrelazados y reforzados con hilos telefónicos que *madame* Giraud le enviaba en pequeños trozos escondidos en latas de alimentos. También necesitaba un cómplice que le proporcionase los documentos necesarios, el dinero y la indumentaria de paisano una vez lograra huir; este cómplice se lo proporcionaría la organización francesa para la fuga de los prisioneros en un momento y lugar acordado.

La idea de fuga cuajó en mayo de 1940. Mas, para poder llevarla a término, el general tuvo que esperar hasta el 17 de abril de 1942. Apenas pasó la patrulla de vigilancia, el general, con ayuda de tres compañeros, se hizo bajar desde lo alto del muro de 40 metros, se refugió entre la maleza cercana, se afeitó el bigote y se encaminó a la estación del ferrocarril, donde encontró el agente secreto que le esperaba con una maleta con ropas y documentos.

Algo esencial era la rapidez, pues la alarma ya había cundido mientras Giraud estaba todavía en la estación. Tomó el primer tren para Praga, después otro para Munich y un tercero para Estrasburgo, donde debía sufrir, varias veces, la revisión de sus falsos documentos de identidad. En Estrasburgo tomó un tren preparado para soldados con permiso, y en Mulhouse encontró al agente, el cual le ayudó a pasar la frontera alemana ante los ojos de la guardia, que incluso había sido reforzada como precaución contra las fugas de prisioneros. En Suiza el general reveló su verdadera identidad, recibiendo una cordial acogida por parte de los componentes del Ejército suizo.

Al enterarse de la fuga, Hitler fue presa de una violenta furia y juró que recobraría a Giraud, vivo o muerto. En verdad, lejos de ser el fin de las aventuras del general, su llegada a Suiza no fue sino el principio de una nueva serie de ellas.

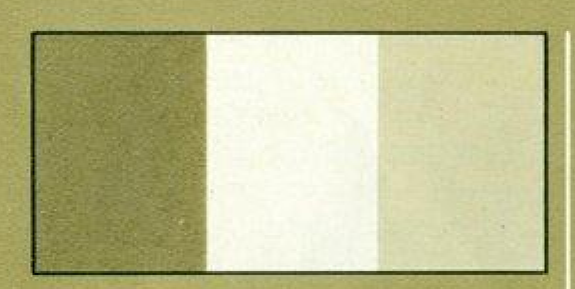
Presiones para la devolución de Giraud

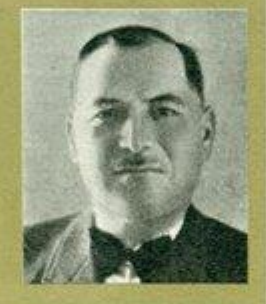
Inmediatamente el Gobierno de Vichy sufrió gravísimas presiones para que Giraud fuese devuelto a Alemania, pues Hitler había anunciado que si el general no regresaba suspendería toda repatriación de prisioneros. Giraud fue recibido por el mariscal Pétain, quien le felicitó, aconsejándole al mismo tiempo que fuese a visitar a Laval: éste le explicó la llamada «política de colaboración», tratando de demostrarle que, como buen francés, debería constituirse voluntariamente prisionero. Naturalmente, Giraud se negó a hacerlo. Entonces se le ordenó que acompañase a Laval a la zona ocupada para celebrar una entrevista con Abetz –embajador alemán en Francia durante el período de Vichy– y Giraud decidió afrontar este riesgo, no sin alguna lógica vacilación. También Abetz trató de convencerle para que volviese, hablándole de un cargo de supervisor de prisioneros y de un apartamento en el hotel Adlon, de Berlín. Pero Giraud sólo aceptaba la posibilidad de regresar voluntariamente a Alemania con la condición de que todos los prisioneros casados fueran repatriados y enviados a sus hogares.

La fuga de Giraud armó un gran revuelo, no sólo por la hazaña individual de este general de sesenta y tres años, sino también por la furiosa reacción de Hitler y

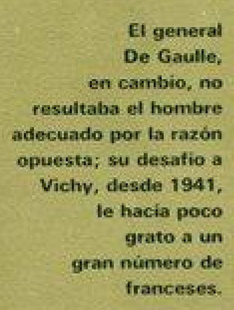
SE PREPARA LA OPERACIÓN "TORCH"

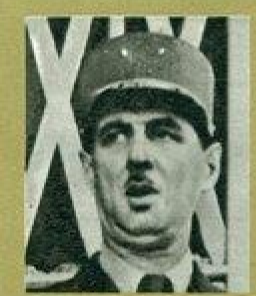
A mediados de 1942, los jefes políticos ingleses y norteamericanos estaban de acuerdo –a pesar de las objeciones de los jefes de Estado Mayor americanos– en cuanto al hecho de que su primer movimiento de carácter positivo contra las potencias del Eje debía consistir en un desembarco en África del Norte francesa (la Operación "Torch"). Mas, antes de que esto pudiera realizarse, era preciso resolver ciertos delicados problemas de tipo político. En 1940, la acción del Gobierno de Vichy había truncado, antes de nacer, toda esperanza de que se pudiera continuar la lucha contra Alemania, por parte francesa, en el Norte de África; se dejaba sentir una general apatía, muy de acuerdo con el aparente consentimiento oficial de la política colaboracionista de Vichy. Pero, al mismo tiempo, existía una pequeña resistencia clandestina por parte de una minoría. Se habían establecido los primeros contactos entre el África del Norte francesa y los Estados Unidos (cuando todavía los Estados Unidos eran neutrales) para disponer la llegada de suministros; más tarde, y siempre en secreto, estos acuerdos se extendieron también al contrabando de armas y a la preparación preliminar de una invasión. Los jefes americanos exigían que la intervención a gran escala en el Norte de África, debía estar apoyada por algún personaje oficial francés de alto rango y de gran prestigio, mientras los franceses, por su parte, insistían en que las relaciones entre sus jefes y los de un eventual invasor, debían quedar perfectamente definidos.



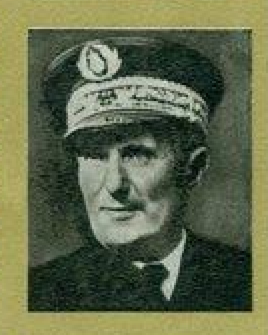


El general Juin, comandante en jefe de las fuerzas francesas en el Norte de África, a quien no se tomó en consideración como posible jefe de los aliados franceses a causa de su obstinada resistencia a pasar a la acción.





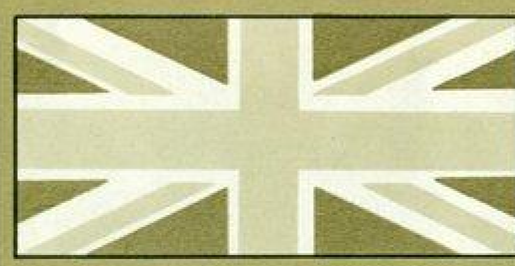
El general De Gaulle, en cambio, no resultaba el hombre adecuado por la razón opuesta; su desafío a Vichy, desde 1941, le hacía poco grato a un gran número de franceses.

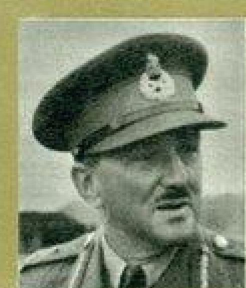


El almirante Darlan, comandante en jefe de las fuerzas de Vichy, estaba dispuesto a negociar con los Aliados; pero hacía tiempo que había perdido la confianza de los franceses y de los británicos.

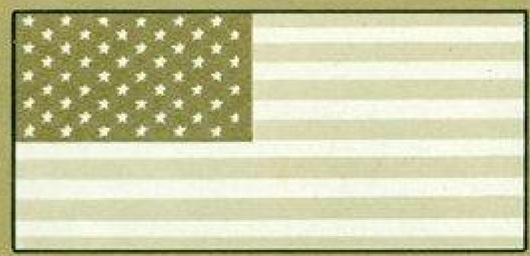


El general Giraud (el "Rey Bolo", como le llamaban Churchill y Roosevelt en sus despachos) era quien ofrecía más sólidas garantías como jefe de los aliados franceses.



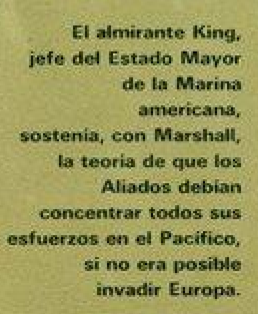


El general sir Alan Brooke, jefe del Estado Mayor Imperial británico, quien manifestó sentir serias dudas acerca de las posibles perpectivas del avance aliado al este de Argel, lo que supuso una rémora más para la realización de la Operación "Torch".



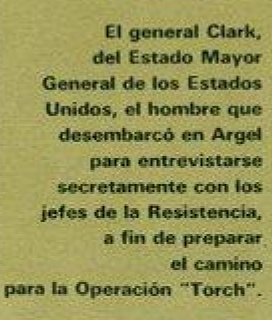


El general Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército norteamericano: poco entusiasta de la proyectada invasión del Norte de Africa era partidario, en cambio, de llevar a cabo una invasión de Francia septentrional.





El almirante King, jefe del Estado Mayor de la Marina americana, sostenía, con Marshall, la teoría de que los Aliados debían concentrar todos sus esfuerzos en el Pacífico, si no era posible invadir Europa.





El general Clark, del Estado Mayor General de los Estados Unidos, el hombre que desembarcó en Argel para entrevistarse secretamente con los jefes de la Resistencia, a fin de preparar el camino para la Operación "Torch".

(History of the Second World War)



El general Giraud que pasó dos años de cautiverio en la fortaleza de Königstein antes de poder llevar a cabo su plan de fuga, el 17 de abril de 1942. La hazaña acrecentó notablemente el prestigio del general francés hasta el punto de que los americanos pusieron como condición indispensable para la apertura del «segundo frente», que el mando de las fuerzas francesas en el Norte de África fuera confiado a Giraud.
(United Press)

de otros alemanes. En cambio, el espíritu de la Resistencia, en Francia, se vio notablemente reforzado.

Churchill y Roosevelt le enviaron representantes oficiosos y la organización argelina, que desde hacía un año y medio estaba en contacto con los norteamericanos con la esperanza de un desembarco aliado, le ofreció el mando de su movimiento. Giraud vacilaba en aceptar, pues esperaba poder realizar, en 1943, un vasto plan que había concebido y según el cual la zona no ocupada de Francia debería utilizarse como cabeza de puente de los Aliados, quienes podrían atacar así por la espalda las defensas germanas en el Atlántico. Entre tanto, en otro terreno iba tomando forma definitiva el plan americano para el Norte de África y Giraud consideró que aquello significaba, cuando menos, una buena base sobre la que negociar. En octubre de 1942, Robert Murphy, enviado especial del presidente Roosevelt en Argelia, firmó algunos acuerdos, que Giraud suscribió, y a fines de octubre, en Cherchel (Norte de África) desembarcó secretamente de un submarino el general Clark, con la misión de cambiar impresiones con el general Mast, jefe de la división argelina y que actuaba como representante de Giraud.

Un informe sobre esta entrevista se envió, lo más rápidamente posible, al general Giraud; mas apenas había llegado cuando yo (en aquel momento su agente secreto en Marsella) recibí un telegrama cifrado en el que se me anunciaba que la fecha del desembarco se había fijado para el 7-8 de noviembre y se pedía también que el general Giraud estuviese dispuesto a partir para África el 4 del citado mes.

El teniente coronel De Linares, jefe del Servicio de Información en Lyon, había prometido organizar, a su debido tiempo, la partida secreta del general Giraud con ayuda de la *Air France*; mas, en una reunión celebrada el 2 de noviembre se advirtió que las medidas de seguridad recientemente establecidas por los alemanes imposibilitaban la realización de tal proyecto. Afortunadamente, yo había pedido a las personas que estaban en contacto con él, en el Norte de África, que de todos modos enviasen un submarino a Gros de Cagne; y así pudimos servirnos de él. Pero la noche del 2 de noviembre, monsieur Lemaigre-Dubreuil, ex oficial que siempre había sido antigermano y que llegó en avión desde Argel, declaró que la intención americana de efectuar un desembarco en tan breve tiempo sería una locura, y reveló que, con objeto de ejercer presiones sobre los americanos para conseguir que se aplazara la operación, él les había dicho que Giraud no podía acudir y cursó una contraorden en cuanto a lo del submarino.

Por fortuna, en Marsella había una organización clandestina que trabajaba con el Servicio de Información francés y que mantenía comunicación radiofónica con Londres. El comandante Faye, que la dirigía, telegrafió pidiendo que se enviara un submarino a Le Lavandou la noche del 4 al 5 de noviembre y que luego un hidroavión tomase a los pasajeros, en alta mar, para trasladarlos a Gibraltar, donde, según la prensa, se encontraba el general Eisenhower. La noche del 3 de noviembre, Faye recibió la respuesta de Londres: se aceptaba la propuesta de operación. En el poco tiempo que nos quedaba era preciso resolver muchos problemas. Ante todo, dar órdenes al Ejército francés de la zona libre, pues era evidente que dicha zona estaba a punto de ser ocupada. Como si hubiese sido oficialmente investido del mando, Giraud dictó las órdenes y las hizo enviar por medio del teniente coronel De Linares a los diversos mandos de divisiones e, incluso, al comandante en jefe del Ejército. Los mandos, a su vez, confirmaron las prescripciones y el deseo de que fuesen realizadas; mas por la oposición del ministro de la Guerra, general Bridoux, las órdenes fueron revocadas y sólo el general De Lattre de Tassigny las hizo seguir, acción que provocó su detención y condena por parte del Gobierno de Vichy.

La noche del 4 de noviembre, se encontraron todos de nuevo en la «villa» de Faye, en Marsella. El pequeño grupo partió en dos automóviles para Le Lavandou –punto situado en la costa al este de Tolón– logrando cruzar un puesto de policía del trayecto y llegar tranquilamente a un pueblecito cercano a Cap Nègre. En la playa se hicieron señales con una lamparilla de bolsillo a fin de llamar la atención del submarino, pero transcurrió la noche entera sin que éste diera señales de vida.

Faye regresó a Marsella por la mañana para telegrafiar a Londres, y mientras tanto el grupo permaneció en la «villa», bajo la amenaza de una posible intervención de la policía que, afortunadamente, no se produjo. Al anochecer del día 5 volvió Faye y se descifró el mensaje que acababa de recibir: «La operación se reanudará a las 11 en punto, hora del meridiano de Greenwich».

Con inmenso alivio el grupo se precipitó hacia la playa, donde todos se dieron cuenta de que la propia ansiedad les había impedido darse cuenta de un hecho de fundamental importancia: se había desencadenado un violento temporal y enormes olas hacían que fuera totalmente imposible pensar en un embarque. Los pescadores que debían transportarles hasta el submarino declararon que no había la menor posibilidad de hacer salir del puerto a ninguna embarcación. Finalmente se decidió que saliera con una tripulación improvisada, pues a toda costa había que hacer algo para no faltar a la cita. Pero he aquí que apenas tomada esta decisión, ocurrió un verdadero milagro: la furia del viento se aplacó de improviso y el mar se calmó. Entonces, la pequeña comitiva que avanzaba hacia el mar con las maletas en la mano, llegó junto a la barca.

Aunque el mar se había calmado, persistía aún un oleaje de fondo bastante intenso. A proa de la embarcación, la lámpara hizo la señal convenida y, bruscamente, la oscuridad que la rodeaba se vio rasgada por una luz azul que repetía la letra *A*: pronto la silueta, que parecía enorme, de un submarino apareció en la superficie. Los pescadores pararon el motor y la embarcación se detuvo; pero el submarino avanzó de popa hasta colocarse a su lado y, rápidamente, los robustos hombres de un comando ayudaron a subir a bordo a los fugitivos. El general Giraud fue el primero en embarcar, pero perdió el equilibrio y permaneció suspendido por un par de segundos, durante los cuales una ola lanzó a la embarcación contra el submarino, aunque Giraud no llegó a hacerse ningún daño.

Pero ni aun en este momento habían terminado sus aventuras. El submarino *Seraph* era británico; pero el general Giraud fue recibido por dos oficiales norteamericanos: el capitán Gerald Wright y el coronel Gaylord, ambos cordialísimos y ansiosos de ser útiles. Abrumados por las preguntas y por los mensajes que debían transmitir, acabaron por confesar que la radio del submarino se había estropeado y que no había manera de comunicar. Por otra parte, no sería prudente navegar en superficie durante el día antes de alcanzar las islas Baleares, lo que ocurriría hacia las siete de la mañana siguiente; mientras tanto, esperaban que sería posible reparar la radio.

Durante las horas de claridad del día 6 de noviembre, el submarino permaneció en inmersión. La mañana del día 7, el teniente de navío Jewell, que mandaba la unidad, decidió correr el riesgo de subir a la superficie, y apenas abiertas las escotillas apareció un hidroavión canadiense.

Sólo faltaba ahora transbordar de nuevo, lo que no era cosa fácil en alta mar. Afortunadamente, iba a bordo un equipo de comandos muy práctico en piragüismo, y pese a que tuvimos que efectuar un salto de más de dos metros, los pasajeros bajaron, uno tras otro, a la frágil embarcación: primero el general, con sombrero y abrigo grises y gemelos colgados al cuello, como si fuera a las carreras de caballos. En seguida subieron al avión, que se agitaba sobre el agua a poca distancia. Unos fuertes brazos canadienses agarraron a los fugitivos y les introdujeron en el fuselaje; después se cerró la portezuela y el avión avanzó, chocando contra las olas. Unos instantes más tarde volaban sobre la flota que se dirigía a Argel. Giraud y sus compañeros –el guardiamarina Viret, su hijo y yo– contemplábamos con indecible gozo este espectáculo, que coronaba, con una realidad, las esperanzas alimentadas durante años.

ANDRÉ BEAUFRE, GENERAL



Nacido en 1902, cursó sus estudios en el Lycée Michelet y en la Academia Militar de St. Cyr. Antes de la guerra prestó servicio en el Norte de África, tomando parte en la campaña marroquí y en la guerra del Riff. En los primeros años de la segunda Guerra Mundial, fue secretario permanente para la defensa nacional en Argelia; más tarde formó parte de la Resistencia y preparó la invasión aliada. Participó también en la campaña de Italia y en el avance a través del Norte de Francia y de Alemania. Terminada la contienda, prestó servicio en Indochina, en Francia y en Alemania; fue asimismo comandante en jefe de las fuerzas francesas en Suez. Se retiró del servicio activo en 1961.

Norte de África, octubre de 1942

Richard Livingstone

EL DESEMBARCO SECRETO DE MARK CLARK

SE PREPARA LA OPERACIÓN "TORCH"

Quizá por estar rodeada de los espectaculares elementos propios de la acción de una novela de capa y espada, el desembarco, desde un submarino británico, del general norteamericano Mark Clark en el Norte de África para dirigirse al encuentro de los jefes de la Resistencia francesa, se consideraba en Londres como empresa condenada al fracaso. Sin embargo, la operación resultó un éxito absoluto, aunque, como narra el autor de este artículo (que participó en ella) pasó por momentos verdaderamente angustiosos.

El domingo por la mañana (17 de octubre de 1942) nos levantamos tarde y nos dispusimos, con toda calma, a desayunar tranquilamente, y pasar luego el domingo en tierra, disfrutando de las primeras horas de vacaciones que se nos concedían desde nuestra llegada a Gibraltar. Sin embargo, casi en seguida nos llegó la noticia de que el capitán G. B. (Jumbo) Courtney, el teniente de navío J. P. (Jimmy) Foot y yo, capitán R. P. (Diky) Livingstone, teníamos que prepararnos inmediatamente para una misión especial.

Recibimos las instrucciones el martes por la noche y apenas un discreto crepúsculo pudo ocultar nuestros movimientos, cargamos las canoas y el equipo a bordo de un submarino de la clase *S*, el *P-219* (llamado luego *Seraph*). Apenas nos habíamos instalado en el comedor de oficiales, previamente desalojado para nosotros, por la escotilla de la cámara de torpedos vimos bajar una serie de elegantes maletas de jabalí, seguidas inmediatamente por varios pares de piernas enfundadas en elegantísimos pantalones. Descubrimos entonces que, en lugar de los saboteadores mal vestidos que esperábamos encontrar, acababan de llegar a bordo cinco componentes del Estado Mayor General norteamericano.

Sabíamos que, en un futuro inmediato, íbamos a tomar parte en las operaciones del Norte de África, y cuando averiguamos que nuestros ilustres pasajeros debían entrevistarse con los representantes franceses en Argelia para celebrar una conferencia, y que nuestra misión consistía en hacerles llegar a su destino, protegerles y devolverlos sanos y salvos, pensamos en que el SBS (*Special Boat Service*, Servicio Especial de Embarcaciones) realizaba su primera operación en circunstancias especialmente aristocráticas.

Nuestras instrucciones eran dirigirnos al lugar indicado con la mayor rapidez posible; así, pues, navegamos todo el día siguiente, bajo un sol espléndido y sobre un mar tranquilo y azul, mientras la silueta velada y coronada de nieves de Sierra Nevada desaparecía a nuestra izquierda y la costa española se perdía al Norte.

Hacia las 4 del jueves, 21 de octubre, Courtney me despertó para que contemplase la escena desde el puente. Habíamos llegado al punto señalado y nos encontrábamos casi a 5 millas de la costa africana, formada por altas colinas de 200 a 600 metros. A Oriente, unas luces indicaban el puerto pesquero de Cherchel, a Occidente podía verse el alto pico piramidal de cabo Ténès, y frente a nosotros una luz brillante y firme (la señal convenida) nos indicaba la posición de nuestro objetivo

Todo parecía de una absurda sencillez

Teníamos proyectado iniciar la marcha apenas hubiese oscurecido, a pesar de la luna llena, con objeto de dar más tiempo a nuestros pasajeros para celebrar la entrevista y regresar, si era posible, aquella misma noche. Por lo tanto, a las 21 horas todo estaba dispuesto, pero no descubrimos la señal convenida hasta pasada la medianoche.

El coronel Holmes y yo debíamos ir en cabeza, pues él era el encargado de identificar a nuestros colegas franceses antes de que desembarcara el general; nos alejamos, pues, del submarino sin dificultad, aunque las olas chocaban con fuerza en sus costados. Luego nos siguieron Foot y el general Lemnitzer y, por último, el capitán Courtney y el general Clark. Por desgracia cuando Courtney estaba bajando a la canoa, los hombres de la tripulación tensaron demasiado los cabos de proa y de popa y la embarcación, izada bruscamente, chocó contra el casco y volcó, sufriendo algunas averías. Al intentar ponerla de nuevo en posición, medio llena de agua, se averió todavía más. Menos mal que el apa-

Este mapa ilustra el itinerario de fuga del general Giraud y dos operaciones importantes en el cuadro de la política aliada en relación con la Francia de Vichy. La primera operación llevó al general Clark, del Estado Mayor General americano, a Cherchel, en la costa argelina, para entablar conversaciones con los jefes militares franceses (21 de octubre de 1942). La segunda, iniciada el 5-6 de noviembre, llevó a Giraud desde Le Lavandou a Gibraltar, a donde llegó el 7 de noviembre, para ponerse en contacto con los Aliados. En ambas operaciones fue utilizado como medio de transporte el submarino *Seraph*.

rejo estaba intacto y el aparato radio-telefónico tampoco había sufrido averías.

Para evitar molestias a nuestros pasajeros remamos muy despacio, hasta llegar casi a tres cuartos de milla de la costa; en este punto, el general Clark se detuvo y dejó que el coronel Holmes y yo continuásemos solos.

De cuando en cuando nos deteníamos para observar la orilla con nuestros gemelos, pero ésta aparecía desierta y silenciosa bajo la claridad lunar. Tocamos tierra y en seguida saltamos de las canoas, y, un poco inquietos, como todo marinero que aborda una costa abierta, nos dispusimos a sacar las embarcaciones del agua para ocultarlas entre los matorrales que crecían al pie de la escollera. Entonces, de entre los árboles que estaban a nuestra izquierda, surgió la silueta de un hombre.

Instintivamente le apuntamos con nuestras pistolas, mientras oíamos el crujido de la arena bajo sus pasos; pero ya el coronel le había reconocido y al tiempo que se saludaban dándose palmaditas en la espalda y haciéndose preguntas acerca de sus amigos comunes, aparecieron otros hombres. Tardé algunos minutos en conseguir que alguien me ayudase a sacar la embarcación. Busqué entonces mi linterna de bolsillo e hice varias veces, en Morse, la señal convenida para avisar a los otros de que ya tenían el camino libre para desembarcar.

Después de haber consultado brevemente con el grupo que había salido a nuestro encuentro, el general decidió que las conversaciones no podían quedar ultimadas aquella noche y que, por lo tanto, debíamos quedarnos todo el día y regresar la noche siguiente. Courtney se puso en contacto por radio con el submarino, dándose a conocer previamente por medio de la clave convenida, y transmitió las últimas noticias.

Cargados con las chorreantes embarcaciones, subimos tambaleándonos una cuesta escarpada, bordeada de aromáticos arbustos. Hubo un momento de alarma al darnos cuenta, de pronto, de que un figura silenciosa nos observaba desde lo alto: luego, alguien preguntó en voz baja: «C'est vous, René?». «C'est moi», fue la respuesta.

Eran entonces casi las tres de la madrugada del viernes día 22; nuestros huéspedes nos condujeron al piso de arriba, a una habitación con las paredes desnudas, pero de grandes dimensiones, amueblada con un enorme lecho de matrimonio, cubierto con una colcha de vivos colores.

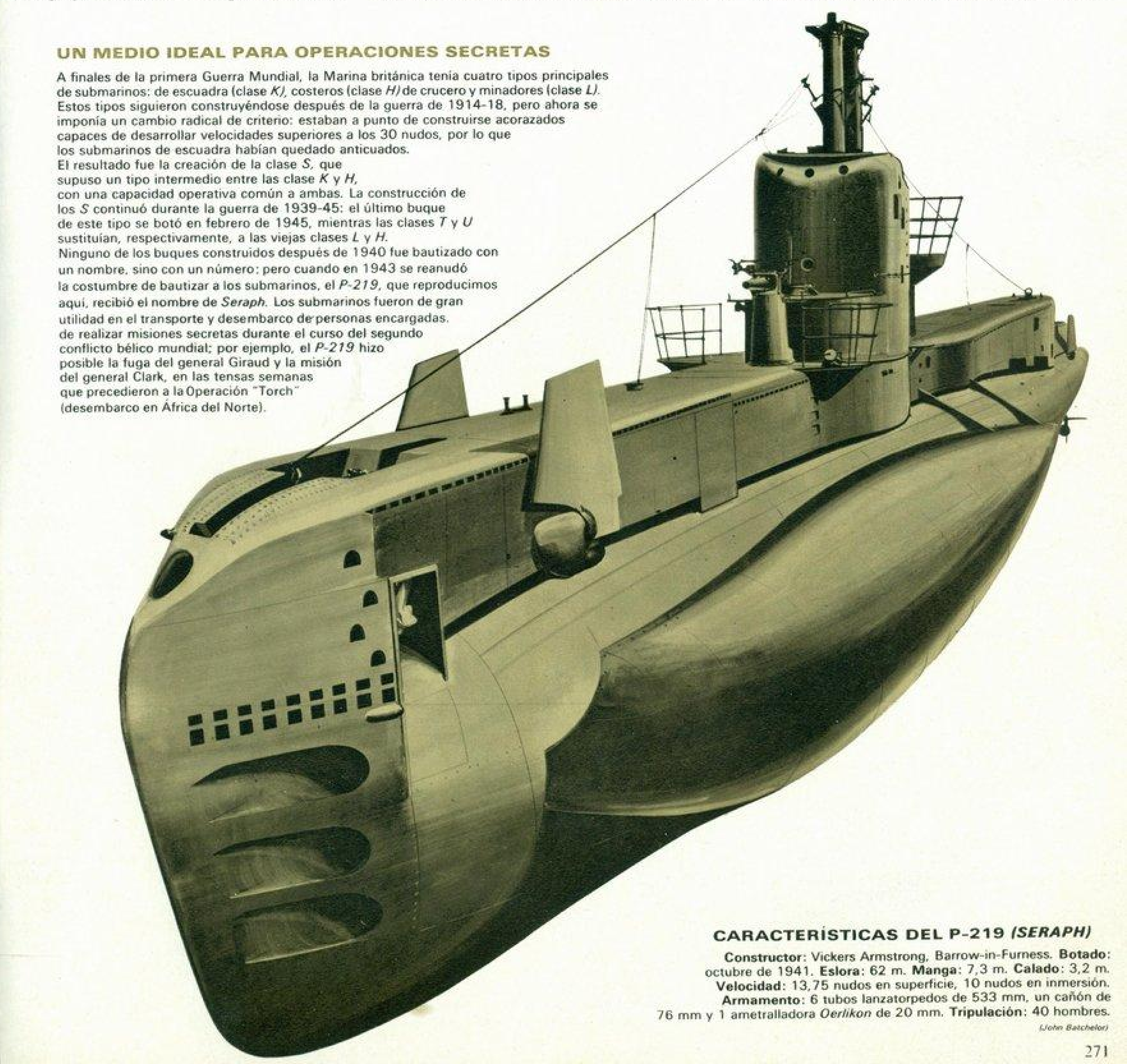
No se podía hacer otra cosa que esperar

El dueño de la casa nos despertó a las 9 de la mañana, y nos trajo unas tazas de excelente café, sin leche, y unos panecillos de centeno. Los generales estaban levantados desde hacía dos horas y trabajaban en el patio. Se nos recomendó especialmente que procurásemos no llamar la atención, de modo que, como no teníamos nada que hacer en todo el día, no tuvimos prisa en levantarnos.

Los franceses no se sentían tranquilos, y por ello decidimos partir apenas oscureciese, alrededor de las 20 horas. La reunión había terminado ya y todas las personalidades importantes se habían marchado; no quedaba otra cosa que hacer sino esperar. Se había levantado una fuerte brisa del Norte y sobre la playa abierta el mar rompía con fuerza. Confiábamos en que, al caer la noche, el viento de tierra amainaría un poco y se calmaría el mar. Poco después de las 20 horas empezamos a sacar las canoas. Tres de ellas estaba ya en el patio cuando el dueño de la casa, un francés nervioso y con grandes gafas de concha, llegó corriendo, alterado, con la noticia de que la policía estaba al llegar. Más tarde supimos que se trataba tan sólo de uno o dos policías que para ir a nuestra casa tenían que recorrer nada menos que tres largos kilómetros a pie; pero en aquel momento creímos que estaban en la misma puerta, por lo que se produjo gran confusión y revuelo. Nuestra primera idea fue huir; pero luego, recapacitando, volvimos

UN MEDIO IDEAL PARA OPERACIONES SECRETAS

A finales de la primera Guerra Mundial, la Marina británica tenía cuatro tipos principales de submarinos: de escuadra (clase *K)*, costeros (clase *H)* de crucero y minadores (clase *L)*. Estos tipos siguieron construyéndose después de la guerra de 1914-18, pero ahora se imponía un cambio radical de criterio: estaban a punto de construirse acorazados capaces de desarrollar velocidades superiores a los 30 nudos, por lo que los submarinos de escuadra habían quedado anticuados. El resultado fue la creación de la clase *S*, que supuso un tipo intermedio entre las clase *K* y *H*, con una capacidad operativa común a ambas. La construcción de los *S* continuó durante la guerra de 1939-45: el último buque de este tipo se botó en febrero de 1945, mientras las clases *T* y *U* sustituían, respectivamente, a las viejas clases *L* y *H*. Ninguno de los buques construidos después de 1940 fue bautizado con un nombre, sino con un número; pero cuando en 1943 se reanudó la costumbre de bautizar a los submarinos, el *P-219*, que reproducimos aquí, recibió el nombre de *Seraph*. Los submarinos fueron de gran utilidad en el transporte y desembarco de personas encargadas de realizar misiones secretas durante el curso del segundo conflicto bélico mundial; por ejemplo, el *P-219* hizo posible la fuga del general Giraud y la misión del general Clark, en las tensas semanas que precedieron a la Operación "Torch" (desembarco en África del Norte).



CARACTERÍSTICAS DEL P-219 *(SERAPH)*

Constructor: Vickers Armstrong, Barrow-in-Furness. **Botado:** octubre de 1941. **Eslora:** 62 m. **Manga:** 7,3 m. **Calado:** 3,2 m. **Velocidad:** 13,75 nudos en superficie, 10 nudos en inmersión. **Armamento:** 6 tubos lanzatorpedos de 533 mm, un cañón de 76 mm y 1 ametralladora *Oerlikon* de 20 mm. **Tripulación:** 40 hombres.

(John Batchelor)



El teniente de navío Jewell, de la «Royal Navy», comandante del submarino *Seraph*. *(Imperial War Museum.)*

a esconder las canoas. Tras un rápido cambio de impresiones entre el coronel Holmes y los representantes franceses, se nos ordenó escondernos en la bodega, dejando que el dueño de la casa se las entendiera con la policía. Este podía hacer tres cosas: buscar una explicación plausible, sobornarles con dinero para que se fueran o conducirles a nuestro escondrijo, en cuyo caso podríamos darles con una bota de vino en la cabeza sin hacer ruido. Nosotros preferíamos no vernos obligados a luchar, ya que eso revelaría nuestro juego y nos forzaría a matar algunos gendarmes, armados a medias y relativamente inocentes, para cubrir la retirada de los generales. Sin embargo, sabiendo la importancia que tiene el dinero, también estábamos prevenidos en este aspecto. (Yo tardé bastante tiempo en coser monedas de oro de 5 y de 10 dólares en mis pantalones, y también llevaba encima, escondidos, 1000 francos franceses. Entre todos habríamos podido reunir sin duda el dinero suficiente para sobornar a toda la policía del Norte de África.)

Así, pues, la trampilla se cerró sobre nuestras cabezas; arriba, las botas de vino fueron colocadas nuevamente en su sitio e incluso se esparció sobre las tablas del suelo un poco de polvo para disimular que se había andado por aquel lugar. Permanecimos en la pestilente y oscura bodega dos largas horas, cada vez más entumecidos, escuchado las alegres voces y las risas indiferentes de los que estaban arriba, afanosos por aparecer como honrados y sencillos campesinos que no tenían nada que ocultar, y menos aún un contrabando de generales escondidos en la bodega.

De pronto, oímos sobre nuestras cabezas unos pasos que se acercaban; echamos mano a nuestro fusiles y les quitamos el seguro por si era necesario abrirnos paso a tiros. Pero resultaron ser nuestros amigos que venían a comunicarnos que disponíamos de tres horas para huir.

«¡Olvídate del general, salva los remos!»

Desde la orilla, la rompiente no era tan impresionante como nos había parecido desde nuestro refugio, pero sí lo suficiente para dificultar las operaciones de embarque. Courtney sacó su transmisor y llamó al *P-219* para rogarle que se aproximara a la orilla, lo más cerca que le fuera posible; yo observé su maniobra con el receptor RG. Unos minutos más tarde, con precisión matemática, el submarino apareció en la posición convenida, y el general y yo nos dispusimos a realizar el primer intento. Con el agua hasta la cintura echamos la embarcación al mar, esperando que se retirase la resaca mientras nos afianzábamos fuertemente en el fondo para que el agua no nos arrastrara, y en el preciso momento saltamos rápidamente a bordo. Pero cuando ya casi habíamos conseguido salir de la zona peligrosa, otra ola, más grande que la anterior, nos alcanzó de lleno. La embarcación se empinó peligrosamente, en forma vertical, mientras la cresta de la ola se abatía sobre nosotros; volcamos y tuvimos que luchar denodamente para librarnos del remolino de agua y de espuma que nos arrastraba. Cuando la ola se retiró, volví a afianzarme con fuerza en el fondo, e intenté recuperar los remos que flotaban a la deriva. Justo cuando el remolino parecía calmarse lo suficiente para permitirme avanzar, me envolvió otra ola. Entonces los otros vinieron en nuestra ayuda, y, al fin, conseguimos recuperarlo todo, incluso los indispensables remos. El general juró haber oído, en aquellos momentos, a alguien que gritaba: «¡Olvídate del general y recupera los remos!» Habíamos explicado al general que los remos no *debían* perderse jamás y, según parece, hubo un momento en que lo único que de él se vio era un brazo que sostenía fuertemente uno de estos remos en medio de un gran remolino de agua.

Cambiamos rápidamente impresiones y decidimos que lo único que se podía hacer era esperar a que las olas amainasen un poco; así, pues, volvimos a ponernos en contacto con el submarino para darle cuenta de nuestra situación. Luego escondimos nuevamente las embarcaciones y los aparejos entre la maleza y nos resguardamos en un lugar donde podíamos observar sin ser vistos.

Entre tanto, Courtney pasó la mayor parte de la noche vigilando la playa y observando el estado del mar, intentado encontrar un lugar más apropiado para que pudiéramos embarcar. A las 4 de la madrugada, casi en el límite del tiempo de que disponíamos si queríamos hacerlo antes del amanecer, nos reunimos de nuevo. Las olas eran ya menos altas, pero todavía peligrosas; el general dijo que sería mejor permanecer escondidos todo el día y esperar la noche siguiente para partir. Pero el grupo francés, ante esta proposición, protestó con tanta vehemencia que decidimos intentar de nuevo la salida. Courtney había descubierto un lugar donde el rompiente parecía menos violento, aunque a mí me pareció que no se diferenciaba gran cosa de los otros. Influido por la experiencia sufrida, me sentía francamente pesimista. Nos desprendimos de cuanto pudimos a fin de aligerar el peso que habrían de soportar las canoas: cuerdas, ropas, equipos. Yo tuve que abandonar mis preciosos pantalones, forrados de oro, e incluso tres botellas de vino de las que me había apropiado con la intención de festejar el éxito de nuestra misión a bordo del submarino. La playa quedó sembrada de ropas y de equipos.

Courtney decidió ensayar una nueva forma de embarcar, recordando el sistema que emplean los indígenas de la Costa de Oro. Pidió a nuestros amigos de tierra que nos ayudaran, y éstos, quitándose la ropa, llevaron la barca más allá del primer rompiente, que era el peor. El general Clark y el capitán de navío Wright esperaron el momento oportuno y saltaron a la canoa, mientras los franceses la levantaban cada vez que llegaba una nueva ola. Remando furiosamente superaron, casi de milagro, una serie ininterrumpida de olas, mientras nosotros les observábamos desde la orilla. Por dos veces les vimos oscilar y creímos que habían caído al agua; pero luego volvimos a verles, levantándose y hundiéndose al compás de la marejada, que era más suave mar adentro.

Foot y el coronel Hamblen fueron los segundos en partir y casi en seguida volcaron. Les sacamos del agua y entonces lo intentaron de nuevo. Esta vez lo consiguieron. A continuación les llegó el turno a Courtney y al general Lemnitzer, los cuales también se vieron en los mismo apuros; los del grupo francés, trabajado como locos en pleno rompiente, lograron sacarles del agua, vaciaron la canoa y los lanzaron de nuevo adelante; en esta segunda intentona también ellos consiguieron partir. El coronel Holmes y yo, que teníamos la canoa a punto, nos precipitamos tras ellos sin pérdida de tiempo, aprovechando un instante de relativa clama. Pasamos un momento de peligro, pero logramos salir adelante remando con todas nuestras fuerzas. Las otras canoas iban delante de nosotros y muy pronto, al ser levantados por una ola, distinguimos la torreta del submarino, un poco confusa primero, pero luego con toda claridad, que estaba situado exactamente en la posición establecida. En la carretera de la costa se distinguían ya los faros de unos coches que avanzaban...

Unos tras otros fuimos acercándonos al submarino, entregamos a la tripulación todo lo que habíamos podido salvar de nuestros equipos y trepamos a bordo. Cuando nos acercábamos, mi embarcación se llenó de agua al romper contra ella una fuerte ola, y, al volcar, algunas de las cosas que habíamos logrado salvar antes se perdieron. Nos fue imposible izarla a bordo y tuvo que ser abandonada. Con la canoa se perdieron también los mapas del general Holmes, y nos quedó el temor de que el oleaje pudiera devolverlos a la playa.

Mientras trepaba por la torreta de mando miré hacia la orilla. Los coches que habíamos visto llegar desde Argel estaban parados frente a la casa, y casi en seguida pude distinguir los faros de otro coche que llegaba por el Oeste, deteniéndose junto a ellos y formando una gran mancha de luz junto al edificio. Así, pues, la policía había llegado al fin. Hicimos votos para que nuestros amigos de la costa hubieran tenido tiempo de borrar las huellas de nuestra presencia, retirando las ropas y el equipo que habíamos dejado abandonado en la playa.

Más tarde supe que los policías, aunque recelosos, se dejaron convencer por la fantástica historia de cierto festín, un tanto loco y poco recomendable, celebrado allí y en el que estaban mezcladas personas demasiado importantes para ser molestadas. Por lo menos, demostraron no tener idea de lo que, en realidad, había sucedido. Parece ser que la alarma la dio un ingenuo paseante a quien le pareció que se estaba celebrando una fiesta en aquella casa, y la policía, sabiendo que estaba deshabitada, había decidido investigar.

Con gran alivio bajamos a cambiarnos de ropa y acto seguido el *P-219* emprendía la marcha. Mientras nos secábamos en el comedor de oficiales, donde nos alojábamos, el general nos trajo unos vasos de whisky, rasgo realmente amable. El general Lemnitzer se preguntaba tristemente qué diría el señor Morgenthau, ministro del Tesoro americano, cuando conociera la noticia de la pérdida de aquellos 20.000 dólares en oro que yo cosí en mis pantalones.

La misión que se nos había encomendado de proteger a los prestigiosos generales del peligro que significaba aquella playa desconocida, era en cierto modo un triunfo personal de Courtney, ya que sin su decisión y experiencia nunca hubiéramos conseguido salir airosos de la prueba. También los heroicos esfuerzos de nuestros amigos de la costa tuvieron una parte muy considerable en el éxito, por no citar la prontitud y decisión con que los americanos afrontaron las inusitadas dificultades de la navegación en aquellas frágiles embarcaciones en un mar terriblemente agitado.

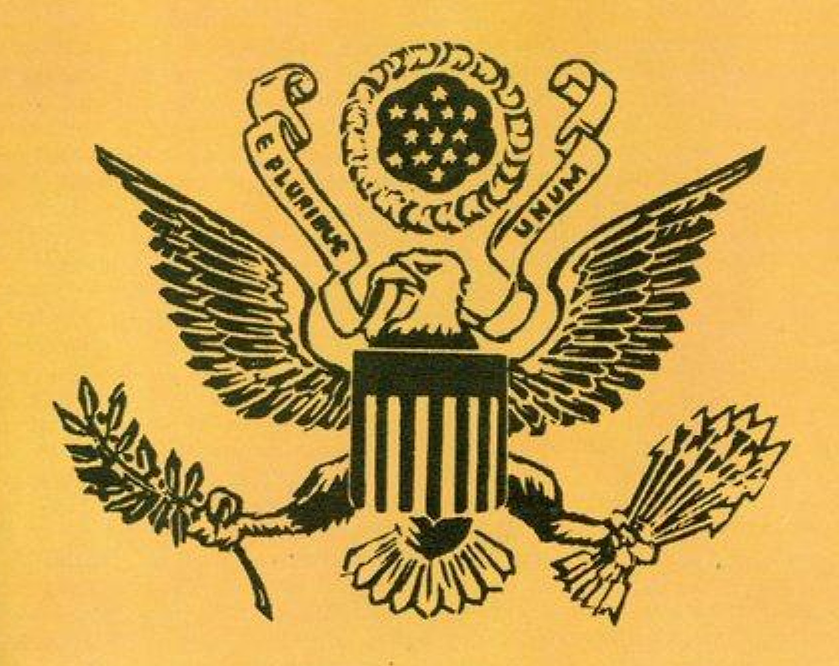
Al día siguiente, por la mañana, despegó de Gibraltar un hidroavión *Catalina*, que fue a posarse junto al submarino. Transbordamos entonces a los generales, con sus equipajes, al hidroavión y nos despedimos cordialmente con la promesa de volver a reunirnos en el futuro. (El Círculo de la Canoa Africana nació a raíz de esta operación y sus socios fundadores fueron los cinco norteamericanos, los cinco oficiales del *P-219* y nosotros tres. El emblema de la asociación es una medalla de oro).

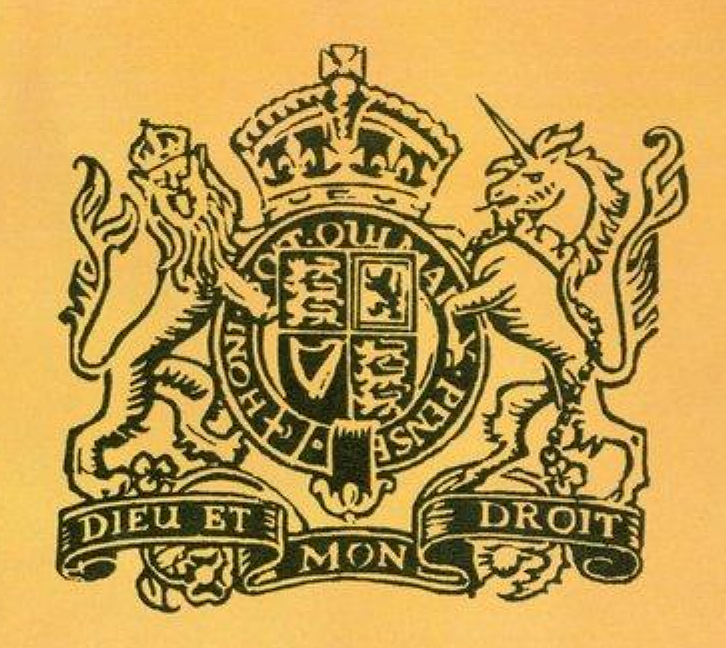
El *Catalina* se deslizó sobre las olas, embistiéndolas en medio de una cortina de espuma, y mientras se remontaba en dirección a Gibraltar nosotros descendimos de nuevo a cubierta, conscientes de haber llevado a feliz término una misión de gran responsabilidad, pese a los momentos verdaderamente angustiosos que habíamos pasado.



RICHARD LIVINGSTONE

Nacido en septiembre de 1915, estudió en el Malborough y en el Corpus Christi College de Oxford. En la primavera de 1941 se ofreció voluntario para el SOE, y fue destinado a los comandos un año después. Formó parte del S.B.S. n.º 2, desde su creación en mayo de 1942, y prestó servicio en un grupo mixto del Ejército y de la Marina para el empleo de canoas en la 8ª flotilla de submarinos de Gibraltar. En el curso del año 1943 y parte de 1944 fue vicecomandante del comando de los S. B. S., en Hillhead, y tomó parte en dos incursiones efectuadas en la costa francesa. En 1944 asumió el mando del grupo C. N. en Extremo Oriente, donde efectuó varias misiones de patrulla, con el fin de recoger información, hasta el término de la guerra.



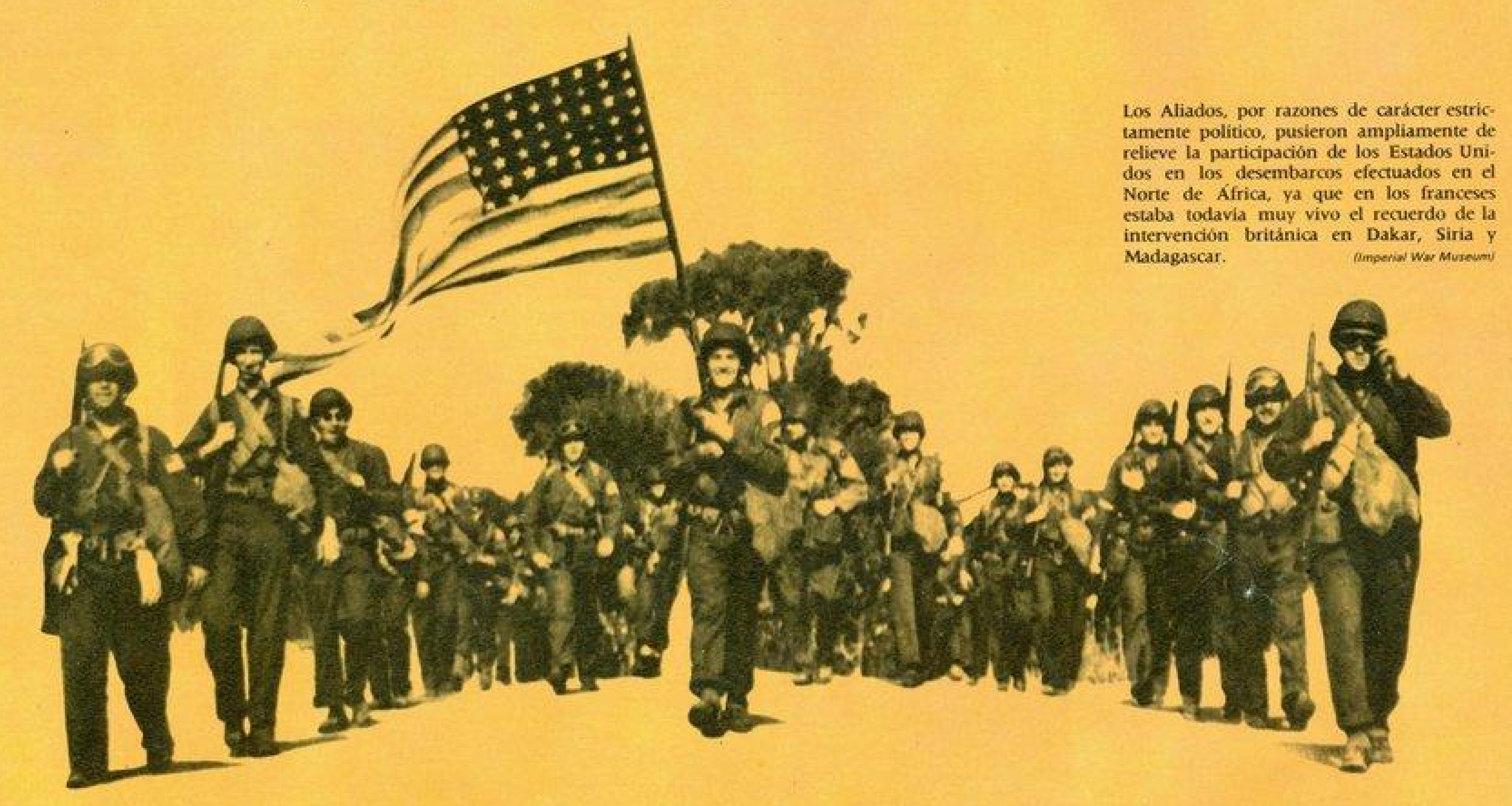


OPERACION "TORCH"

Norte de África, julio-noviembre de 1942

sir Basil Liddell Hart, capitán

Aparte la insistencia de Stalin para que se abriera un segundo frente, los Aliados sabían que en 1942 tendrían que efectuar algún movimiento de carácter positivo contra Alemania. Pero en este punto surgieron dificultades, pues los americanos eran partidarios de un desembarco en Francia, mientras los ingleses estaban decididos a asestar el golpe final para acabar con la guerra en el Norte de África. Tras muchas discusiones, se decidió invadir Marruecos y Argelia y establecer allí una base desde la que se pudiera cortar las líneas de abastecimiento del Eje que cruzaban el Mediterráneo y desde donde también se pudiera, en el momento oportuno, lanzar un ataque contra los puntos débiles de Europa meridional. Sin embargo, pareció que esta decisión iba a duplicar las dificultades, pues las relaciones entre los diversos jefes militares y políticos en África septentrional francesa, su Gobierno en la Francia de Vichy y los Aliados eran extremadamente complejas. El éxito de la Operación "Torch", llevada a cabo por los Aliados, representó el triunfo de las maquinaciones políticas sobre la inexperiencia militar.



Los Aliados, por razones de carácter estrictamente político, pusieron ampliamente de relieve la participación de los Estados Unidos en los desembarcos efectuados en el Norte de África, ya que en los franceses estaba todavía muy vivo el recuerdo de la intervención británica en Dakar, Siria y Madagascar. *(Imperial War Museum)*

UNA MAREA QUE VIENE DEL ATLÁNTICO 1942

24-25 de julio: los jefes del Estado Mayor combinado británico y norteamericano deciden adoptar el plan "Super-Gymnast": invasión angloamericana en gran escala del Norte de África. Churchill bautiza de nuevo la operación con el nombre "Torch". Se confía el mando supremo a Eisenhower (26 de julio).

22-23 de octubre: el general norteamericano Mark Clark, desembarcado secretamente en la costa argelina, sostiene conversaciones con oficiales fraceses. Zarpan de Gran Bretaña las primeras fuerzas de desembarco para Orán y Argel.

2 de noviembre: Rommel ordena al *Afrikakorps* la retirada de El-Alamein.

3 de noviembre: al recibir la negativa de Hitler a su petición de retirarse, Rommel ordena a sus unidades que se establezcan en nuevas posiciones defensivas.

3-4 de noviembre: el Ejército 8 inglés desbarata la línea defensiva alemana.

5 de noviembre: Rommel establece una nueva línea de detención en Fuka, donde sus unidades pueden reorganizarse; pero el Ejército 8 realiza una penetración en las líneas del Eje.

6 de noviembre: fuertes lluvias frenan la persecución del Ejército 8.

7 de noviembre: el general francés Giraud, llega a Gibraltar.

8 de noviembre: las fuerzas de desembarco aliadas ponen pie a tierra cerca de Casablanca, Orán y Argel.

9 de noviembre: después de las conversaciones sostenidas con el general Clark en Argel, el almirante Darlan cursa la orden de alto el fuego. Presionado por los alemanes, el Gobierno de Vichy no refrendó esta orden; pero las fuerzas francesas del Norte de África obedecieron a Darlan. Cuando Rommel se enteró de la Operación "Torch" decidió retirarse de un solo salto hasta El-Agheila.

11 de noviembre: fuerzas alemanas invaden la parte no ocupada de Francia y comienzan a afluir a Túnez, mientras el Ejército 1 británico inicia su avance hacia Túnez y Bizerta. El *Afrikakorps* evacua el paso de Halfaya. La Brigada 36 desembarca en Bujía.

12 de noviembre: la 1ª Brigada de paracaidistas aliada ocupa el aeródromo de Bona.

13 de noviembre: la vanguardia del Ejército 8 entra en Tobruk.

16 de noviembre: el aeródromo de Souk-el-Arba es ocupado por el I Batallón de paracaidistas británico, que comienza a avanzar hacia Túnez. Se establece en Bona el mando de la División 78.

20 de noviembre: el Ejército 8 toma Bengasi.

23 de noviembre: el *Afrikakorps* se retira de Agedabia: Montgomery aminora la persecución para poder reorganizar sus fuerzas y las líneas de abastecimientos.

26-30 de noviembre: los alemanes evacuan Medjez-el-Bab, ocupándolo la Brigada 11. La Brigada 36 alcanza Tamera y prosigue su avance hacia Mateur. Encuentra una fuerte resistencia y el avance del Ejército 1 es detenido en la línea Mateur-Medjez-el-Bab.

29 de noviembre: el II Batallón de paracaidistas británico toma tierra en el aeródromo de Depienne y marcha sobre Oudna; pero debe retirarse cuando el Ejército 1 fracasa en su intento de romper las líneas alemanas en Yedeida y unirse a él.

12-13 de diciembre: el Ejército 8 ataca la línea alemana en Marsa el-Brega: el *Afrikakorps* se retira.

14-18 de diciembre: Rommel evita un intento de envolvimiento de sus fuerzas en El-Agheila.

24 de diciembre: es asesinado el almirante Darlan.

Los desembarcos aliados en el Norte de África tuvieron lugar el 8 de noviembre de 1942, dos semanas después de la ofensiva británica contra las posiciones de Rommel en El-Alamein, y cuatro días después de la caída de las mismas. Cuando la nueva expedición aliada, una fuerza combinada compuesta por contingentes americanos y británicos, desembarcó en Marruecos y en Argelia, los restos del ejército de Rommel estaban en plena retirada hacia las fronteras de Cirenaica. La amenaza que se cernía sobre su base, en la retaguardia (Trípoli), y sobre sus comunicaciones marítimas, aunque era una amenaza a largo plazo, destruía sus esperanzas de volver a combatir como antes. Los refuerzos que se habrían necesitado para tal fin se destinaron a la misión de contener el avance aliado desde el Atlántico.

Hacía tres meses que se estaba proyectando esta nueva maniobra aliada, la Operación «Torch», pero la idea de la misma era muy anterior. La primera mención se hizo en la Conferencia del Atlántico, en agosto de 1941, cuando el presidente Roosevelt y Winston Churchill, acompañados por sus respectivos consejeros militares, se reunieron en las costas de Terranova. Los jefes de Estado Mayor británicos habían insistido entonces en la conveniencia de utilizar fuerzas americanas para un desembarco conjunto en el Norte de África como el mejor medio para cambiar radicalmente la situación en dicho teatro de operaciones.

La segunda proposición se remonta a la Conferencia Arcadia, la primera conferencia aliada que se celebró después del ataque japonés contra Pearl Harbor y que tuvo lugar en Washington en los días de Navidad. Churchill presentó entonces el «Proyecto para el Norte de África» de forma más explícita, como un paso hacia delante para «cerrar y estrechar el cerco alrededor de Alemania». Les dijo a los americanos que existía ya un plan, el «Gymnast», según el cual se destinarían 55.000 soldados británicos, junto con los buques necesarios para su transporte, con vistas a un desembarco en Argelia para el caso de que el Ejército 8 obtuviese en Cirenaica una victoria decisiva que le permitiera avanzar hacia el Oeste, o sea hacia la frontera tunecina. Continuó proponiendo que «se efectuase simultáneamente un desembarco de fuerzas americanas en Marruecos si se obtenía el consentimiento del Gobierno francés y su expresa petición».

Roosevelt se manifestó inmediatamente partidario de este proyecto, pues intuyó en seguida las ventajas políticas que entrañaba en el ámbito de la estrategia general; pero sus consejeros militares expresaron ciertas dudas acerca de las posibilidades de llevarlo a cabo, así como el temor de que pudiese dificultar la realización de un ataque a corto plazo y más directo contra el dominio alemán en Europa. Consideraban que para una operación de este tipo se necesitaría, por lo menos, una fuerza de 200.000 hombres, y que probablemente ascenderían a 300.000, mientras que el contingente británico era sólo de 100.000, y además no veían la posibilidad de proporcionar la fuerza naval necesaria para una expedición de tanta envergadura y tan poco tiempo después de haber entrado en la guerra. A lo sumo estaban dispuestos a permitir que se continuase el estudio de la operación, rebautizada ahora con el nombre de «Super-Gymnast». Pero, más tarde, en enero de 1942, la contraofensiva lanzada por Rommel desde la frontera de Tripolitania bloqueó el avance hacia el Oeste del Ejército 8, que se replegó más de 300 km antes de poder organizarse de nuevo en la línea de Ain el-Gazala. La Operación «Super-Gymnast» se definió entonces como «un estudio puramente teórico» y el proyecto se arrinconó.

En los meses que siguieron la discusión se centró sobre el proyecto de un ataque al otro lado del Canal de la Mancha, que se efectuaría en breve plazo, en agosto o en septiembre, con la finalidad de satisfacer las peticiones de Stalin abriendo un «segundo frente». Los lugares tomados en consideración eran el paso de Calais y las penínsulas de Brest, Cotentin y El Havre. Se eligió la península de Cotentin a petición del jefe de Estado Mayor del Ejército estadounidense, general Marshall, y también del general Eisenhower, a quien Roosevelt había elegido y enviado a Londres como comandante de las fuerzas americanas en el teatro europeo de operaciones.

Los ingleses hicieron observar los inconvenientes que presentaría un desembarco prematuro en Europa con fuerzas inadecuadas, poniendo de manifiesto el riesgo de que tal cabeza de puente quedase aislada o fuese eliminada sin haberles podido prestar a los rusos una ayuda consistente. Pero el presidente Roosevelt apoyó con entusiasmo el proyecto y, cuando Molotov cursó una visita a Washington, a fines de mayo, el presidente se comprometió, asegurando que «esperaba» y «preveía» crear un «segundo frente en Europa en 1942».

Los ingleses fueron mucho más cautos en el transcurso de las conversaciones con Molotov, celebradas la semana anterior, cuando pasó por Londres en su camino hacia Washington. Se habían limitado a afirmar prudentemente: «Estamos llevando a cabo preparativos para un desembarco en el continente en agosto o en septiembre de 1942... No obstante, como es evidente, no ayudaría ni a la causa de Rusia ni a la de los Aliados en general el que, por querer actuar a toda costa, nos lanzáramos a una operación que concluyera en un desastre y le diese al enemigo la oportunidad de cubrirse de gloria a nuestra costa. Es imposible decir anticipadamente si la situación hará posible esta operación cuando llegue el momento. Por lo tanto, no podemos hacer promesas al respecto...».

Por una ironía de la suerte, el inesperado hundimiento británico en el Norte de África, que se produjo en junio, tras el ataque contra la línea de Ain el-Gazala, hizo que se desenterrara de forma inesperada el plan de desembarco en África septentrional. En vez de reemprender su avance hacia el Oeste, como preveían los planes, el Ejército 8 tuvo que retroceder otros 600 km antes de conseguir reorganizarse en la línea de El-Alamein, la última línea en la que era posible detenerse y resistir en Egipto si no se quería retroceder hasta Alejandría, El Cairo y el delta del Nilo.

La batalla de Ain el-Gazala estaba ya empeorando cuando Churchill se trasladó en avión a Washington, el 17 de junio, con sus jefes de Estado Mayor, para celebrar una nueva conferencia. Al llegar, Churchill prosiguió hasta Hyde Park, donde se encontraba la residencia de Roosevelt, a orillas del río Hudson, para mantener con él una conversación privada. En el curso de la misma le expuso nuevamente los inconvenientes y los peligros de un desembarco prematuro en Francia, aconsejando al mismo tiempo que volviera a considerar el plan «Gymnast» como la solución mejor. Ya había planteado todo esto en un mensaje a Roosevelt el 28 de mayo, y encontró al presidente predispuesto a ponerse de acuerdo con él –considerando especialmente las objeciones británicas– acerca de un intento próximo de desembarco en las costas norteafricanas.

Mientras tanto, los jefes de Estado Mayor americanos y británicos, reunidos en Washington, no se habían puesto de acuerdo sobre el proyecto de desembarco en Cherburgo; pero su unanimidad era total en cuanto a considerar irrazonable el proyecto para el Norte de África. Así, aunque con mucha cautela, aconsejaron que se estudiase con preferencia la posibilidad de otras operaciones contra Brest, las islas del canal de la Mancha, la Península Ibérica o el norte de Noruega, un proyecto que Churchill apoyaba y en el que insistía desde hacía mucho tiempo. Su conclusión fue que «cualquiera de estos proyectos sería preferible a la puesta en práctica del plan "Gymnast", especialmente desde el punto de vista de la dispersión de las organizaciones de base, de las líneas de comunicación y de la fuerza aérea».

Pero su unánime conclusión negativa sobre el proyecto fue pronto anulada por la fuerza de los

acontecimientos y por el deseo ardiente de Roosevelt de emprender una acción positiva en 1942, acción que cumpliese de algún modo, aunque menos directamente de lo que él pretendía, la promesa hecha a los rusos. El día 21 de junio, mientras en Washington proseguían las discusiones, llegó la noticia de que Tobruk había caído en manos de Rommel y de que los restos del Ejército 8 británico se estaban retirando hacia Egipto. Antes de que Churchill volviese en avión a Inglaterra para hacer frente a la nueva crisis, Roosevelt y los jefes militares americanos discutieron el modo y el medio de ayudar a los británicos a superar sus dificultades. La primera propuesta del presidente fue la de proporcionar directamente un refuerzo «enviando notables contingentes estadounidenses a Oriente Medio». Con más prudencia, Marshall propuso que se enviase una división acorazada, y después, como ayuda inmediata, se ofreció proporcionar a los británicos 300 de los nuevos carros de combate *Sherman* (oferta que se aceptó inmediatamente y con gratitud). Aunque estos carros no llegaron a Egipto hasta septiembre, cuando ya se le había asestado un golpe decisivo a Rommel, prestaron servicios muy valiosos en la segunda batalla de El-Alamein, con la ofensiva de octubre de Montgomery.

Operación «Sledgehammer» contra Operación «Gymnast»

Durante las semanas siguientes, la situación empeoró para los ingleses, y, por lo tanto, se reforzaron los argumentos a favor de una intervención americana directa o indirecta en África. A fines de junio, Rommel alcanzó y comenzó a atacar la línea de El-Alamein, hostigando a las fuerzas británicas en retirada. El 8 de julio Churchill telegrafió a Roosevelt para comunicarle que debía abandonarse la Operación «Sledgehammer», o sea el plan para un desembarco en Francia, y continuó afirmando una vez más la conveniencia de poner en práctica el plan «Gymnast». Confirmó este punto de vista en un mensaje enviado por medio del mariscal de campo sir John Dill, entonces al frente de la misión británica de Estados Mayores reunidos en Washington: «"Gymnast" les ofrece a los americanos el único medio de asestarle un golpe a Hitler en 1942», afirmando que, de lo contrario, ambos aliados occidentales se verían en la necesidad de permanecer inactivos todo el citado año. Ante ello, los jefes de Estado Mayor americanos reaccionaron reiterando sus objeciones al plan «Gymnast»: la oposición de Marshall, que lo consideraba «costoso e ineficaz», se vio apoyada por la declaración del almirante King, según el cual era «imposible desarrollar la actividad normal de la Marina en otros sectores y al mismo tiempo proporcionar los buques de transporte y de escolta indispensables para emprender la operación».

Estaban también de acuerdo en considerar la negativa británica, respecto al desembarco en Francia en 1942, como una prueba de que, en realidad, los ingleses no tenían intenciones de arriesgarse ni siquiera en 1943. Por lo tanto, Marshall, apoyado por King, propuso un cambio radical de la estrategia: a menos de que los británicos aceptasen el plan americano de un rápido ataque al otro lado de la Mancha, «nos deberíamos decidir por el teatro de operaciones del Pacífico, e infligirle al Japón un golpe decisivo; en otras palabras, adoptar, respecto a Alemania, una actitud defensiva, excepto en las operaciones aéreas, y utilizar en cambio en el Pacífico todos los medios disponibles».

Sin embargo, el presidente se opuso a la idea de imponer un ultimátum de este tipo a sus aliados británicos, y los jefes de Estado Mayor admitieron, respondiendo a sus acuciantes preguntas, que no habían considerado aún una solución al problema de un cambio tan radical de la estrategia, y que no tenían preparado plan alguno para hacerle frente. Entonces el presidente manifestó que no aprobaba el cambio estratégico, y dijo a los jefes de Estado Mayor que, a menos que consiguieran convencer a los ingleses para que emprendieran en 1942 una operación en el canal de la Mancha, deberían lanzar una ofensiva en el Norte de África o bien enviar notables refuerzos a Oriente Medio. Insistió en que era completamente necesario, desde el punto de vista político, emprender una acción ofensiva antes de que concluyese el año. Aunque les dejaba libertad de elección y les recomendaba llegar a un acuerdo con los británicos, afirmó que prefería la primera de las dos soluciones, tanto en forma de operación combinada angloamericana como de operación autónoma a cargo de los Estados Unidos en Marruecos.

Se hubiera podido esperar que, ante la decisión del presidente, los jefes de Estado Mayor eligiesen la solución de enviar refuerzos a los ingleses en Oriente Medio, en vez de optar por el plan «Gymnast», al que tanto se habían opuesto. Además, el grupo del Estado Mayor de Marshall,

El teniente general Eisenhower (centro) y el almirante británico Cunningham (a su derecha) discuten los planes para la Operación «Torch». Dicha operación, que preveía una serie de desembarcos en África del Norte francesa, constituyó la primera experiencia aliada en el campo de las acciones combinadas. La preparación de los planes se vio notablemente complicada por los muy distintos objetivos estratégicos perseguidos por los jefes de los Estados Mayores británicos y norteamericanos, e incluso cuando se realizaron los desembarcos y se allanaron todas las dificultades políticas, quedaron aún muchos problemas por resolver respecto a las relaciones con los franceses. *(US Army)*



encargado de estudiar los planes, tras volver a examinar las dos soluciones, había llegado a la conclusión de que la primera representaba el menor de los males. No obstante, de pronto y contra lo que se podía esperar, tanto Marshall como King cambiaron de idea y se declararon favorables al plan «Gymnast», que eligieron como alternativa al plan «Sledgehammer», cuando, al trasladarse a Londres a mediados de julio, junto con Harry Hopkins, representante personal del presidente, se enteraron de que los jefes de Estado Mayor británicos se oponían firmemente al plan de Eisenhower respecto a un desembarco en las proximidades de Cherburgo. Los ingleses, como refería el diario de Brooke, sostenían que una cabeza de puente tan pequeña en Francia sería eliminada por los alemanes mucho antes de que se pudiera ampliar, y que «tal acción sólo podría conducir a la pérdida de unas seis divisiones sin obtener resultado alguno»; conclusión que, examinada retrospectivamente a la luz de la historia, parece aún más verosímil.

Según Harry Hopkins, la razón principal por la que Marshall eligió el Norte de África como plan sustitutivo, prefiriéndolo al envío de refuerzos a Oriente Medio, fue «la dificultad que entrañaba el mezclar nuestras fuerzas con las británicas de Egipto». Aunque esto también se produciría en el caso de la operación combinada en el Norte de África, era evidente que los refuerzos americanos en Oriente Medio dependerían de un comandante en jefe británico, pues los ingleses tenían allí un gran ejército, mientras que al abrir un nuevo teatro de operaciones se podía exigir que el comandante en jefe fuera americano. Otra razón para esta elección (la que Marshall y King le dieron al presidente Roosevelt a su regreso a Washington) era que el Norte de África ofrecía una línea de operaciones más flexible y adaptable a las circunstancias, tanto en relación con el proyecto de lanzar el ataque en Francia en 1943 como en el peligro de «un hundimiento del frente ruso en el próximo otoño».

La adopción del «Super-Gymnast» se formuló en el curso de dos reuniones de los jefes del Estado Mayor combinado americano y británico, celebradas en Londres el 24 y el 25 de julio. Y Roosevelt la aprobó rápidamente. Además, en su telegrama subrayó que se debía proyectar el desembarco de forma que tuviese lugar «antes del 30 de octubre», directiva sugerida por Hopkins, en un mensaje personal, como un medio para «evitar aplazamientos y retrasos». Por iniciativa de Churchill, la operación se rebautizó con el nombre de «Torch» (antorcha), denominación convencional más apropiada. Se acordó también que el comandante en jefe fuera un norteamericano, y el día 26 Marshall comunicó a Eisenhower que se le había confiado a él este cometido.

Sin embargo, aunque aparentemente se había llegado a un acuerdo, todavía se seguían poniendo objeciones. En Londres, Marshall consiguió que los jefes de Estado Mayor británicos aceptaran la inserción en el acuerdo de una cláusula que especificaba que la decisión definitiva se aplazaría hasta el 15 de septiembre, para ver el cariz que tomaba la lucha en Rusia. Pero el telegrama del presidente había eliminado esta escapatoria. No obstante, a su vuelta a Washington, Marshall y King aún no consideraban la decisión como definitiva y el 30 de julio insistieron para que se aplazase una semana, hasta que se completara un examen detallado del problema logístico y «de las consecuencias que suponía la Operación "Torch"». Mas el presidente detuvo sus peticiones de aplazamiento, pues aquella tarde «declaró firmemente que había tomado aquella decisión como comandante supremo y que la Operación "Torch" se pondría en marcha lo antes posible». Para ser justos, hemos de observar que la razón principal que inducía a Marshall y a King a buscar un aplazamiento era su convicción de que el proyectado desembarco conduciría a una prolongada desviación de los esfuerzos aliados hacia el Mediterráneo y anularía las perspectivas de lanzar el ataque en suelo francés en 1943. Esta era la «consecuencia» principal que, según ellos, el presidente no había tenido en cuenta.

Aunque la decisión a favor de la Operación «Torch» era ya definitiva, tal decisión se tomó antes de establecer la fecha y el lugar del desembarco; es más, incluso antes de que ambas se tomaran en consideración. Por ello, sobre estos dos problemas, surgieron nuevas controversias.

Como fecha del comienzo de la operación, los jefes de Estado Mayor británicos, instigados por Churchill, propusieron el 7 de octubre; pero los norteamericanos eran partidarios del 7 de noviembre, considerando que era «la primera fecha razonable para el desembarco de las fuerzas, basándose en la disponibilidad de los buques de transporte para las tropas». En realidad, las nueve décimas partes de estos buques estarían preparadas a mediados de septiembre y la otra décima antes del día 1 de octubre; pero Marshall quería un margen de tiempo suficiente a fin de completar el adiestramiento para las operaciones anfibias e insistía en que se llevaran a cabo ensayos, mientras los británicos estaban dispuestos a prescindir de ellos «por razones de rapidez». Cuando se remitió la cuestión a Roosevelt, éste insistió para que la fecha se adelantase al 7 de octubre, o al 14 como más tarde; pero no consiguió hacer desistir de su propósito a los jefes militares.

En cuanto al lugar del desembarco, las respectivas opiniones diferían todavía más. Los ingleses insistían en que se efectuara en la costa septentrional africana, en el Mediterráneo, para facilitar un rápido avance hacia Túnez; pero los americanos estaban aún obsesionados por el objetivo limitado del primitivo plan «Gymnast», en el que se tomaba en consideración una operación autónoma estadounidense, y deseaban limitar los desembarcos a la zona de Casablanca. No sólo temían los peligros de la oposición francesa, sino también los de la reacción hostil por parte de los españoles y de una contraofensiva alemana que bloquease la entrada al Mediterráneo, ocupando Gibraltar. Afirmaban, prudentemente, que no se correrían estos riesgos si la operación se limitaba a asegurarse la posición de Casablanca como base para los convoyes transatlánticos, con el fin de efectuar después un avance hacia el Este, ocupando sucesivamente Argelia y Túnez.

Pero los ingleses, en lo referente a esta cuestión, eran muy cautos. Sostenían que eso daría tiempo a los alemanes para apoderarse de Túnez y para dominar la oposición francesa en Argelia y en Marruecos, frustrando así los fines de la operación aliada.

El 28 de junio, inmediatamente después de la conferencia de Washington, se me pidió una opinión respecto al proyecto para el Norte de África. Y cuando me advirtieron que el desembarco principal debía efectuarse en Casablanca, en la costa atlántica, yo observé que esta localidad se encontraba a 1800 km de distancia de Bizerta y de Túnez, que eran los puntos clave, y que las esperanzas de un éxito imediato dependían de la conquista, lo más rápida posible, de estas dos bases; de ello se deducía que los desembarcos debían llevarse a cabo mucho más cerca de ellas. Subrayé también la importancia de que se desembarcara en la costa septentrional, en Argelia, «a la espalda de los franceses», como acción previa para disminuir la oposición que se desarrollaría probablemente frente al ataque y al lento avance desde Casablanca.

También los jefes ingleses manifestaron sus dudas sobre la posibilidad de éxito de un desembarco en Casablanca o en sus proximidades en caso de chocar con una seria resistencia; observando asimismo que, por lo general, las olas rompen con violencia en la costa atlántica, mientras que en el Mediterráneo las condiciones son mejores y hay más puertos.

Eisenhower y su Estado Mayor estaban potencialmente de acuerdo con el punto de vista británico. Su primer proyecto, formulado el 9 de agosto, se estudió como solución de compromiso. Proponía desembarcos simultáneos dentro y fuera del Mediterráneo, pero no más allá del este de Argelia (por el riesgo que se corría de ataques aéreos enemigos desde Sicilia y Cerdeña), con la excepción de un ataque secundario en Bona para apoderarse del aeropuerto de aquella localidad. Esta solución no satisfizo a los estrategas británicos, pues no parecía probable que reuniese las condiciones esenciales para el éxito de la operación, que ellos definieron así: «Debemos ocupar los puntos clave de Túnez a los 26 días de pasar Gibraltar, y sería preferible hacerlo a los 14 días».

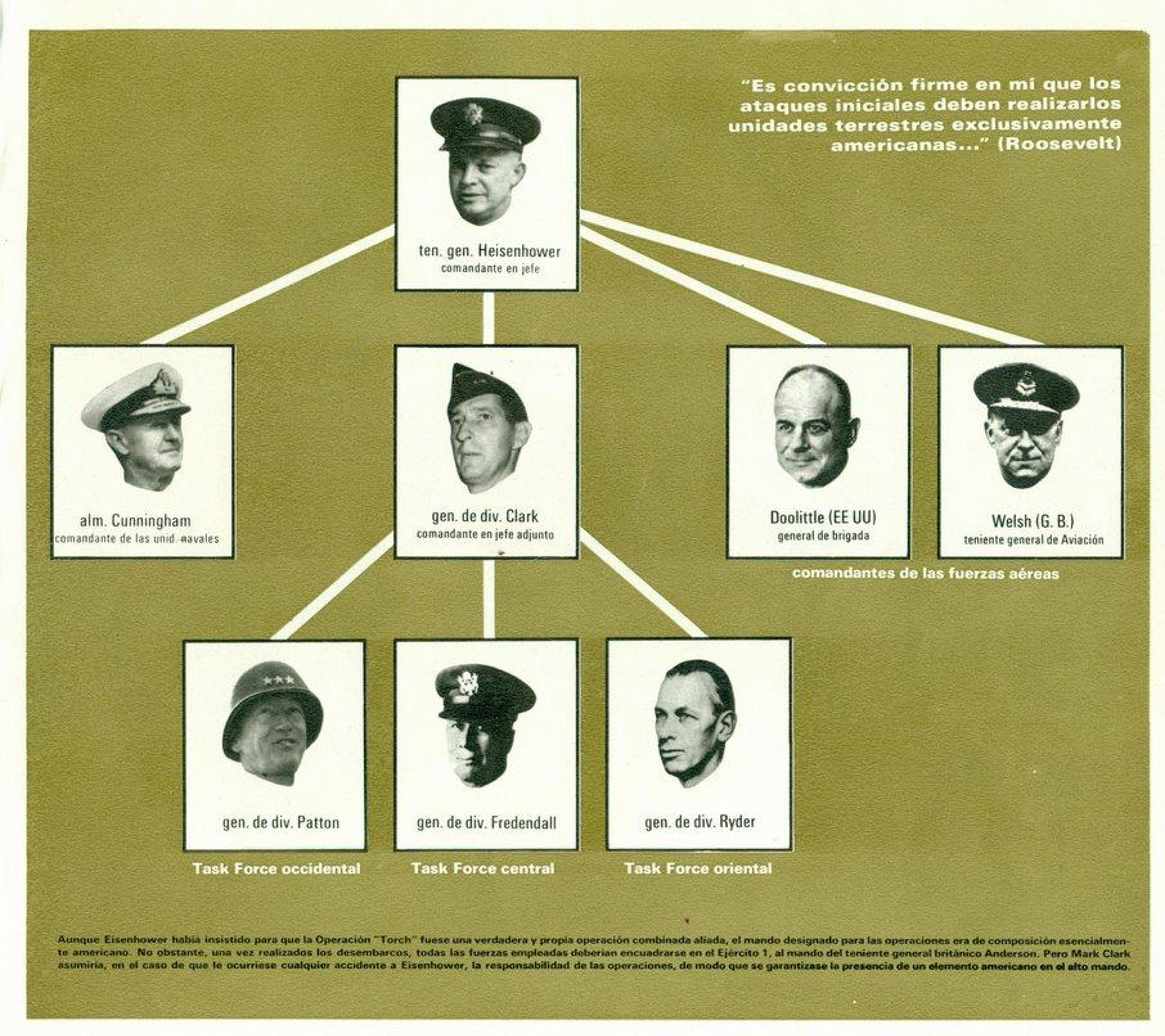
También estos tiempos concedían un margen excesivo, en el ritmo de la operación, según la experiencia que se tenía en cuanto a la rapidez de los alemanes para reaccionar ante situaciones amenazadoras. Los jefes de Estado Mayor británicos declararon que «toda la concepción de la Operación "Torch" puede depender de una ocupación rápida de Túnez». De acuerdo con su opinión, un desembarco en fuerza en Bona, o incluso más al Este, era la condición esencial para poder efectuar un avance lo suficientemente rápido y se tenía que renunciar al desembarco en Casablanca o aplazarlo; pues, en principio, no podía tener influencia alguna sobre la consecución del objetivo principal.

Estos argumentos convencieron al presidente, quien pidió a Marshall y a King que volvieran a examinar el proyecto. Habíamos convencido también a Eisenhower; no obstante, cuando Marshall, como respuesta, dijo que la operación proyectada tendría «menos del cincuenta por ciento de probabilidades de éxito», Eisenhower se mostró de acuerdo con esta última opinión.

Sin embargo, su Estado Mayor presentó el 21 de agosto un segundo proyecto general que seguía en lo esencial las líneas del plan británico. Abandonando el plan de los desembarcos en Casablanca, preveía un desembarco norteamericano en Orán, (a 400 km al este de Gibraltar), además de desembarcos británicos en Argelia y en Bona. Eisenhower, aunque nada entusiasmado, dio su conformidad a este plan, si bien haciendo observar que una expedición de este tipo, que se desarrollaría por completo en el interior del Medite-

Con la Operación «Torch» las tropas norteamericanas hicieron su primera aparición en el teatro de operaciones europeo, y con ellas surgió también en la escena bélica uno de los generales más brillantes de la segunda Guerra Mundial: el general Patton. Fue uno de los pocos militares americanos que, ya en la primera Guerra Mundial, adquirieron una experiencia electiva sobre el empleo de los carros de combate en una batalla. Luego, en el periodo entre las dos guerras, Patton llegó a ser uno de los más destacados partidarios de la guerra con medios acorazados. Su primera acción bélica en Occidente, al frente de la *Task Force* occidental, quedó marcada por aquel espíritu altamente polémico que haría de él el «enfant terrible» de los jefes aliados. (Keystone)





Aunque Eisenhower había insistido para que la Operación "Torch" fuese una verdadera y propia operación combinada aliada, el mando designado para las operaciones era de composición esencialmente americano. No obstante, una vez realizados los desembarcos, todas las fuerzas empleadas deberían encuadrarse en el Ejército 1, al mando del teniente general británico Anderson. Pero Mark Clark asumiría, en el caso de que le ocurriese cualquier accidente a Eisenhower, la responsabilidad de las operaciones, de modo que se garantizase la presencia de un elemento americano en el alto mando.

rráneo, presentaría un flanco extremadamente expuesto. Continuó diciendo, como opinión personal suya, que un desembarco en Casablanca acrecentaría notablemente las probabilidades de éxito de la operación en su conjunto si las Marinas aliadas conseguían proporcionar el apoyo necesario. Este punto de vista coincidía con la opinión de Marshall.

El segundo plan general desagradaba tanto a los jefes de Estado Mayor americanos como el primero desagradó a los británicos. Marshall dijo al presidente que «era demasiado peligroso tener una sola línea de comunicaciones a través del estrecho», y era contrario a la idea de que se efectuase un desembarco en el Mediterráneo, al este de Orán (a 966 km de Bizerta). Además, él y sus colegas, los jefes de Estado Mayor, proponían que se limitase el objetivo de la operación al dominio de la parte noroccidental de África. Esta propuesta, extremadamente prudente y modesta, causó consternación en Londres, aumentada por el hecho de que los jefes británicos habían accedido poco antes de aceptar el deseo americano de retrasar el desembarco hasta el 7 de noviembre, con la finalidad de poner plenamente en práctica el segundo proyecto, aunque Churchill insistía en anticipar la fecha.

Churchill recibió la noticia de esta tendencia a la cautela a su regreso de la rápida visita a Egipto y a Moscú, donde Stalin los había censurado por no abrir un segundo frente en Occidente con frases llenas de desprecio, como: «¿Nos dejaréis hacer todo el trabajo mientras vosotros miráis? ¿No empezaréis nunca a combatir? ¡Veréis cómo no es tan terrible una vez que se ha empezado!». Todo esto, como es lógico, había irritado a Churchill, pero éste había conseguido despertar el interés de Stalin por las consecuencias potenciales del plan «Torch», y había dado una vívida descripción de cómo éste podría reducir la presión que se ejercía sobre Rusia. Por lo tanto, fue un rudo golpe para él enterarse de que los norteamericanos se proponían reducir el alcance del plan.

El 27 de agosto envió a Roosevelt un largo telegrama en el que decía que los cambios sugeridos por los jefes de Estado Mayor americanos podrían resultar «fatales para todo el plan» y que «todo el valor de la operación se perderá si no tomamos Argel, además de Orán, el primer día». Insistió en la mala impresión que le causaría a Stalin una reducción de los objetivos de la operación, considerando lo que se había dicho. Con menos acierto, Churchill añadió: «La ocupación de Argelia y el avance hacia Túnez y Bizerta son parte indispensable del ataque contra Italia, que representa la mejor posibilidad de poder ganar la colaboración francesa y uno de los objetivos principales de nuestra futura campaña». En efecto, esta frase implicaba que los ingleses querían aprovechar la Operación «Torch» de una forma que se alejaba de la línea del ataque directo contra Alemania, por lo que se abandonaría de nuevo la acción en tierras de Francia. Y ésta era precisamente la consecuencia de la Operación «Torch» que Marshall temía desde el principio.

La respuesta de Roosevelt, el día 30, insistía en que «de cualquier modo uno de nuestros desembarcos ha de efectuarse en el Atlántico». Propuso, pues, que los americanos efectuasen los desembarcos en Casablanca y en Orán, dejando que los ingleses pusieran en práctica los otros, más al Este. Sin embargo, proseguía diciendo que estos últimos dependerían de que se dispusiesen de más buques, pues «naturalmente, es esencial que la totalidad de los buques asignados ahora a Eisen-

hower para sus dos desembarcos queden a su disposición».

Además, suscitaba otra cuestión: «Mi opinión es que los ataques iniciales han de efectuarlos unidades terrestres exclusivamente americanas... Es más, me atrevería a decir que estoy casi seguro de que un desembarco simultáneo por parte de británicos y de americanos tendría como resultado provocar la plena resistencia de todos los franceses que se encuentran en África, mientras que un desembarco inicial americano, sin fuerzas británicas, tiene alguna probabilidad efectiva de que no se produzca resistencia, o, por lo menos, de que ésta sea sólo formal. Necesito, si es posible, una semana, después del desembarco, para afianzar nuestra posición, asegurando la no resistencia de los franceses... Después, vuestras fuerzas podrán entrar en acción hacia el Este... Estamos convencidos de que no pueden llegar fuerzas aerotransportadas o paracaidistas alemanes a Argel o a Túnez, de entidad suficiente, hasta unas dos semanas, por lo menos, después del desembarco».

Los ingleses estaban desconcertados ante la idea de tener que esperar una semana para efectuar los desembarcos al Este, que eran más importantes y urgentes que los occidentales para alcanzar el objetivo estratégico, y no compartían en absoluto la optimista previsión americana de que los alemanes no podrían intervenir eficazmente antes de dos semanas por lo menos.

Churchill estaba dispuesto a aprovechar la influencia persuasiva del embajador americano en Vichy, almirante Leahy, para facilitar el camino desde el punto de vista psicológico y político, aunque «no compartía del todo la opinión americana de que Vichy les quisiese tanto a ellos o nos odiase tanto a nosotros como para hacer que se basase en esto la diferencia entre el combatir y el someterse». Aunque estaba «deseoso de conservar el carácter americano de la expedición» y, por consiguiente, dispuesto a mantener a las fuerzas británicas «en segundo plano en lo que fuese materialmente posible», no creía factible ocultar el hecho de que la mayor parte de los buques, el apoyo aéreo y las fuerzas navales serían británicos, y precisamente estos elementos serían los primeros en ser avistados, mucho antes que las fuerzas de tierra. El día 1 de septiembre enumeró estos puntos sobre el hecho de que si «fallaba la victoria política sin derramamiento de sangre –para lo cual, así lo admito, hay buenas probabilidades– la consecuencia sería un desastre militar de gran envergadura. Habríamos podido conquistar Dakar en septiembre de 1940 a no ser por las dificultades en las negociaciones preliminares para llegar a un acuerdo. Esta dura experiencia es la que induce a nuestros expertos militares a tener tanta confianza en la sencillez del empleo de la fuerza». Observación característica y reveladora de la personalidad del que la escribía, quien continuaba así: «Finalmente, a pesar de las dificultades, nos parece de importancia vital que se ocupe Argel al mismo tiempo que Casablanca y Orán. Es la localidad más amiga y la que ofrece mejores garantías y donde la reacción política tendría un eco decisivo en todo el Norte de África. Renunciar a Argel por el desembarco en Casablanca, que presenta dificultades, nos parece una decisión muy grave. Si la causa fuera que los alemanes se nos adelantaran no sólo en Túnez, sino también en Argelia, los resultados serían deplorables en todo el Mediterráneo».

Una omisión que tuvo grandes consecuencias

Este argumento para mantener los desembarcos en Argel como parte del plan no mencionaba la importancia de desembarcos más hacia el Este, más próximos a Bizerta: omisión y concesión que tendrían consecuencias enormes. La sugirió Brooke, quien, en un coloquio con Churchill, había defendido la conveniencia de «desembarcar en Casablanca, Orán y Argel en vez de Orán, Argel y Bona».

Como respuesta al telegrama de Churchill, el 3 de septiembre Roosevelt manifestaba estar de acuerdo en que el plan incluyese un desembarco en Argel, aunque sugería que las fuerzas americanas deberían desembarcar en primer lugar, «seguidas, una hora más tarde, por las británicas». Churchill aceptó inmediatamente esta solución, con tal que las fuerzas destinadas a Casablanca se redujeran para hacer más eficaz el desembarco en Argel. Roosevelt se mostró también de acuerdo, con algunas modificaciones formales, aconsejando la reducción de «una agrupación táctica de la entidad de un regimiento» en Casablanca y de otra en Orán, para proporcionar «10.000 hombres utilizables en Argel». Churchill contestó el 5 de septiembre: «Estamos de acuerdo en la disposición militar que habéis propuesto. Tenemos abundantes fuerzas muy adiestradas para el desembarco. Si se considera conveniente, pueden vestir vuestro uniforme. Estarán orgullosos de ello. Los transportes marítimos estarán preparados». Aquel mismo día Roosevelt respondió con un telegrama de una sola palabra: «¡Hurra!».

Así, la cuestión se definió, por fin, en este intercambio de telegramas entre Roosevelt y Churchill. Tres días después, Eisenhower señaló el 8 de noviembre como fecha del comienzo de los desembarcos, pero rechazó el ofrecimiento de Churchill de que los comandos británicos llevaran el uniforme americano, pues quería hacer resaltar el aspecto totalmente americano de los desembarcos iniciales.

El telegrama con el «¡Hurra!» de Roosevelt decidió lo que más tarde se definió acertadamente como «la carrera del riesgo transatlántico»; y aunque Marshall continuó teniendo sus dudas, y Henry Stimson, secretario de Estado de Guerra (es decir, del Ejército), manifestó al presidente su indignada protesta por la decisión de efectuar desembarcos en el Norte de África, la decisión de Roosevelt permitió que se procediese a la elaboración de los planes detallados, ahora ya apresuradamente, a fin de compensar el retraso debido al aplazamiento.

En el proyecto definitivo, el desembarco en la costa atlántica para tomar Casablanca debía efectuarlo la *Task Force* occidental, exclusivamente americana, mandada por el general George S. Patton, con 35.000 hombres transportados por una formación naval, al mando del contraalmirante H. Kent Hewitt. Ésta zarpó directamente de Estados Unidos (el grueso salió de Hampton Roads, en Virginia) y constaba de 102 buques, de los cuales 29 eran de transporte.

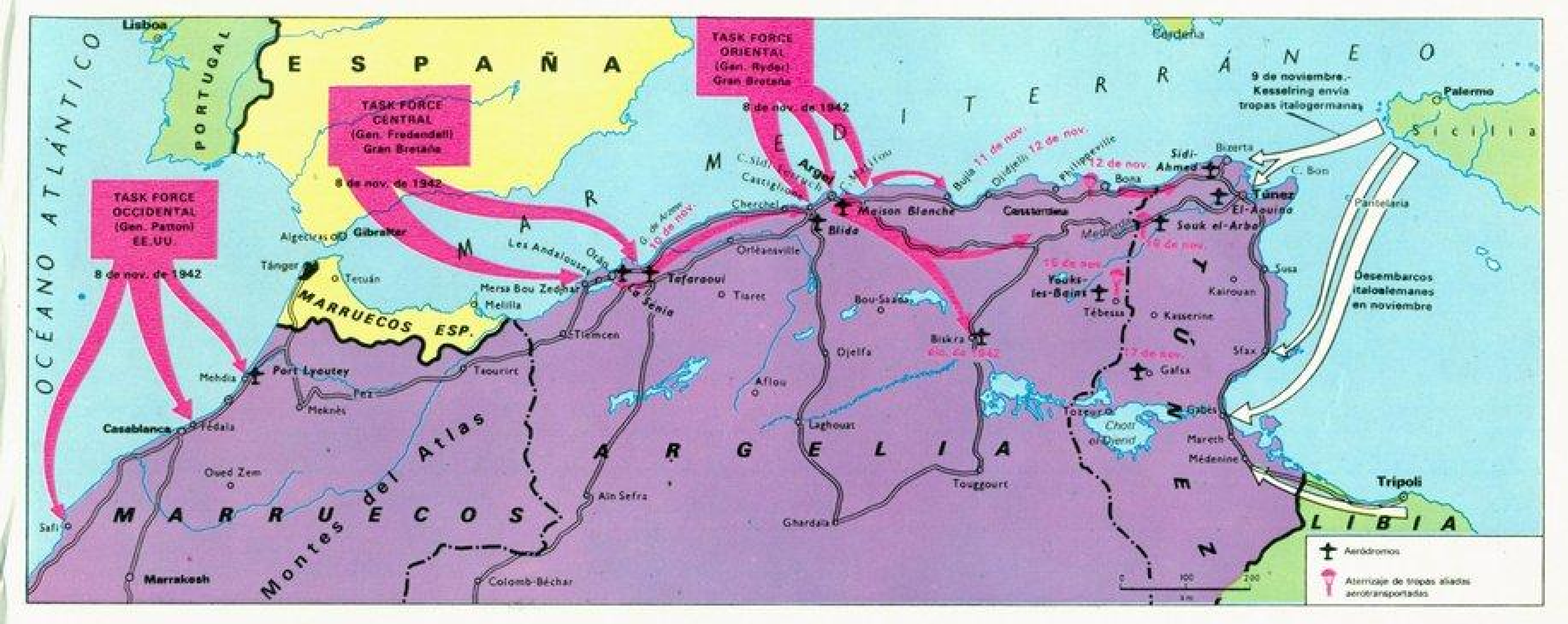
La toma de Orán se confió a la *Task Force* central, que comprendía 39.000 soldados americanos, al mando del general de división Lloyd R. Fredendall; pero la escolta era una formación naval británica mandada por el contraalmirante Thomas Troubridge. Zarpó del estuario del río Clyde y estaba compuesta por las fuerzas norteamericanas que fueron enviadas a Escocia y a Irlanda del Norte a principios de agosto.

Para la operación contra Argel, la *Task Force* oriental era totalmente británica y la mandaba el contraalmirante sir Harold Burrough; pero las fuerzas de desembarco estaban compuestas por 23.000 ingleses y 10.000 americanos, mandados por el general de división Charles Ryder. Además, había soldados americanos incorporados a las unidades de los comandos británicos. Lo que había sugerido esta curiosa mezcla era la esperanza de que, el poner bien a la vista a los americanos, induciría a los franceses a considerar que las fuerzas de desembarco eran totalmente norteamericanas. El 9 de noviembre, día siguiente a los desembarcos, el mando general de todas las fuerzas aliadas en Argelia lo asumiría el comandante del Ejército 1 británico, creado recientemente, el teniente general Kenneth Anderson.

Las fuerzas de desembarco destinadas a Orán y a Argel zarparon de Gran Bretaña en dos grandes convoyes, uno lento, que salió el 22 de octubre, y otro más veloz, que partió cuatro días después. Los tiempos se calcularon de forma que ambos pudieran pasar simultáneamente por el estrecho de Gibraltar la noche del 5 de noviembre; desde

Convoy de buques de transporte aliados dirigiéndose a las costas norteafricanas en noviembre de 1942. Uno de los mayores inconvenientes de la Operación «Torch» lo constituía el largo recorrido que tenían que cubrir los convoyes para alcanzar sus objetivos. (US Navy)





El 8 de noviembre de 1942, tres *Task Force*, dos americanas y una mixta, compuestas por contingentes casi idénticos en cuanto al número, desembarcaron, respectivamente, en las cercanías de Casablanca, Orán y Argel. La resistencia opuesta por las fuerzas de la Francia de Vichy fue sólo simbólica. Pero la reacción del Eje fue inmediata: el día 9 Kesselring envió, desde Sicilia, tropas de refuerzo a Túnez. Se efectuaron otros desembarcos ítalo-alemanes en diversos puntos de este territorio para intentar poner remedio a la peligrosa situación que se había creado. Mientras tanto, se lanzaban en paracaídas (del 12 al 16 de noviembre) fuerzas aerotransportadas sobre varios puntos de Argelia y Túnez, para facilitar así el avance del Ejército 1 del general Anderson.

este punto tendrían el apoyo de la *Mediterranean Fleet*, mandada por el Almirante sir Andrew Cunningham.

Su presencia fue suficiente para impedir la intervención de la Escuadra italiana, incluso después de los desembarcos.

Los preparativos diplomáticos para los desembarcos parecían una mezcla de novela de espionaje y de *western*, con intermedios cómicos; pero trasladada al campo de la historia. Robert Murphy, el principal representante diplomático norteamericano en el Norte de África, se había dedicado a preparar el camino para los desembarcos con discretos sondeos entre los oficiales franceses que le parecían más dispuestos a simpatizar con el proyecto y a apoyarlo. Contaba, sobre todo, con el general Mast, que mandaba las tropas en el sector de Argel, y asimismo con el general Béthouart, comandante de las fuerzas del sector de Casablanca, si bien todo el sector dependía del almirante Michelier, hecho que los norteamericanos ignoraban.

Mast había insistido para que un alto representante militar aliado fuera secretamente a Argel a fin de iniciar negociaciones secretas y discutir los planes con Juin y con otros generales. Por ello el general Mark Clark (que acababa de ser nombrado comandante en jefe adjunto para la Operación «Torch») se trasladó secretamente, como ya se ha dicho en otro lugar, junto con cuatro altos oficiales de Estado Mayor, a un punto de la costa argelina.

El general Mark Clark le dijo a Mast, sin entrar en detalles, que se estaba preparando un gran cuerpo de expedición americano para desembarcar en el Norte de África y que lo apoyarían fuerzas aeronavales británicas, declaración que no se distinguía por su veracidad. Además, se abstuvo, por razones de seguridad, de darle a Mast una idea clara del momento y de los lugares elegidos para los desembarcos aliados. Este exceso de prudencia, al tratar con un hombre cuya ayuda tenía una importancia esencial, no fue una medida sensata, pues les privaba a él y a sus compañeros de las informaciones y del tiempo necesarios para proyectar y dar forma a su colaboración.

No obstante, los oficiales franceses que participaron en el convenio dieron pruebas de su buena voluntad, proporcionando muchos detalles valiosos sobre la disposición de las fuerzas francesas. Un hecho de gran importancia era que la guarnición y el aeródromo de Bona estaban mandados por uno de ellos.

Este hecho habría tenido mayor valor si no se hubiese arrinconado el proyecto de desembarco en Bona ante las objeciones de los jefes de Estado Mayor americanos.

Se busca un jefe francés adecuado

Una cuestión importante, que dio lugar a ulteriores discusiones, fue la elección del jefe francés más adecuado para conseguir que las fuerzas francesas en el Norte de África se pusieran al lado de los Aliados. Aunque Juin, su comandante en jefe, había expresado en privado su simpatía hacia la causa aliada, también reveló la tendencia de adoptar la política de mantenerse a la expectativa el mayor tiempo posible y una cierta resistencia a tomar la iniciativa. Los comandantes de mayor graduación, a él subordinados, carecían del prestigio necesario y mostraban la misma resistencia a dar pasos decisivos contra las ódenes del Gobierno de Vichy.

El almirante Darlan, comandante en jefe de todas las Fuerzas Armadas francesas, así como probable jefe de Gobierno si moría el viejo mariscal Pétain, ya había dado a entender a Leahy, en 1941, y a Murphy más recientemente, que estaba dispuesto a abandonar la política de colaboración con Alemania y a llevar a los franceses al lado de los Aliados si se le aseguraba la suficiente ayuda americana.

Sin embargo, como le había hecho el juego a Hitler durante tanto tiempo, sus palabras ya no inspiraban confianza alguna. Además, tenía prejuicios antibritánicos, agravados, naturalmente, por las diversas acciones agresivas de los ingleses contra la Escuadra francesa.

Esta situación hacía aún más dudosa su actitud, dada la dificultad que suponía ocultar el hecho de que los ingleses desempeñaban un papel importante en la Operación «Torch».

A De Gaulle se le excluyó por la razón opuesta: su desafío a Pétain, en 1940, y su posterior participación en los movimientos de Churchill contra Dakar, Siria y Madagascar haría que se mostraran reacios a aceptar su dirección todos los oficiales franceses que habían permanecido fieles al Gobierno de Vichy, incluso aquellos que más deseaban deshacerse del yugo alemán. Este punto lo puso de manifiesto Murphy y lo acogió rápidamente Roosevelt, quien sentía una profunda desconfianza por el discernimiento de De Gaulle y cierta antipatía por su arrogancia. Es más, Roosevelt insistió para que no se diese a De Gaulle ninguna información sobre la Operación «Torch», y cuando Churchill pidió que se le permitiera por lo menos informarle «un minuto antes del día X», Roosevelt respondió: «*Me produce un serio temor el efecto negativo que cualquier forma de introducción de De Gaulle en la Operación "Torch" podría ejercer sobre nuestros prometedores esfuerzos para atraer a nuestro lado a gran parte de las fuerzas francesas en África. Considero, por lo tanto, desaconsejable que le deis a De Gaulle información alguna respecto a la operación hasta que se haya llevado a cabo con éxito el desembarco. Deberíais luego informarle de que el comandante americano, de un expedición americana, y con mi aprobación, ha insistido en el secreto absoluto como necesaria medida de seguridad*».

Churchill se inclinó ante la voz del que a la sazón era el más fuerte y De Gaulle no supo nada hasta que se produjeron los desembarcos.

Consideradas todas las circunstancias, los norteamericanos, comenzando por el presidente, aceptaron la opinión del general Mast y de sus amigos, los cuales opinaban que el general Giraud era el candidato más idóneo y menos sujeto a censura para dirigir a los franceses en el Norte de África, como había afirmado Murphy ya antes de que tuviera lugar el convenio. Giraud, comandante de Ejército, había sido hecho prisionero en mayo de 1940 por los alemanes, pero había conseguido huir en abril de 1942, llegando (como ya se ha explicado en otro lugar) a la zona no ocupada de Francia, donde se le permitió que se quedara siempre y cuando prometiese prestar su apoyo a la autoridad de Pétain. Estableció su residencia cerca de Lyon, y desde allí, aunque estaba vigilado, se puso en contacto con muchos oficiales, tanto de la misma Francia como del Norte de África, que compartían su deseo de organizar una rebelión contra el dominio alemán con la ayuda de los americanos. Giraud expresó su punto de vista en una carta a uno de sus seguidores, el general Odic: «No queremos que los americanos nos liberen; queremos que nos ayuden a liberarnos nosotros mismos, lo que no es exactamente igual».

Además, en sus negociaciones privadas con ellos, Giraud había puesto como condición que se le nombrase comandante en jefe de las fuerzas aliadas en territorio francés allí donde combatiesen unidades francesas. Por un mensaje que había recibido, se enteró de que Roosevelt aceptaba sus condiciones, pero éstas fueron una sorpresa total para Eisenhower cuando Giraud llegó a Gibraltar para reunirse con él el 7 de noviembre, ya en vísperas de los desembarcos.





Los desembarcos de la *Task Force* central norteamericana se iniciaron a la una del día 8 de noviembre, en las cercanías de Orán. La sorpresa fue completa y en las playas no se opuso ninguna resistencia. La defensa costera tan sólo mostró cierta actividad después de haber salido el sol; pero incluso entonces muy débilmente. La descarga de los materiales se efectuó sin ninguna clase de estorbos, si bien con gran lentitud a causa de la sobrecarga de los soldados, que llevaban cada uno 40 kilos de equipo. Sólo más tarde, cuando las tropas se dirigieron hacia el interior, se hizo más áspera la resistencia. *(US Army) - (Imperial War Museum)*

A su llegada a Gibraltar, también Giraud quedó desconcertado al saber que los desembarcos aliados debían efectuarse al día siguiente, en las primeras horas de la mañana; pues se le había dicho que estaban planeados para el mes siguiente. También le sorprendió descubrir que el mando de dichos desembarcos se había confiado a Eisenhower y no a él. Todo esto desembocó en una encendida discusión en la que él, aportando como argumento su grado superior y las promesas que se le habían hecho, repitió constantemente que aceptar algo que no fuese el mando supremo equivaldría a renunciar al prestigio de su nación, así como al suyo personal.

La discusión duró hasta medianoche, y cuando se interrumpió, el general francés seguía aún declarando que, si no se le reconocían sus derechos, se negaría a colaborar en la operación y permanecería como «un espectador en este asunto». Pero cuando a la mañana siguiente, 8 de noviembre, se reanudaron las discusiones se resignó, después de que le aseguraron que sería el jefe de las fuerzas y de la administración francesas en el Norte de África; promesa que sería pronto olvidada por motivos de conveniencia y a causa de las mejores «cualidades» que reunía el almirante Darlan.

Al llevar la «antorcha» («torch») de la libertad al África septentrional francesa, los americanos habían insistido demasiado en el elemento sorpresa, sembrando con ello la confusión entre sus amigos y colaboradores, mayor aún que la que consiguieron producir en el campo enemigo. Las consecuencias positivas de la sorpresa se notaron durante la travesía del océano, que fue muy tranquila, así como al llegar todos los convoyes sanos y salvos ante las localidades elegidas para los desembarcos.

Sin embargo, en la fase final, cuando las fuerzas aliadas empezaron a avanzar hacia el interior, las ventajas militares de esta completa sorpresa se vieron contrarrestadas, durante cierto período de tiempo, por las desventajas políticas y psicológicas existentes.

En efecto, sus colaboradores franceses no estaban preparados, por lo que no consiguieron contribuir a su acción de forma eficaz para allanarles el camino; y así, ante el desconcierto de la inesperada invasión, la mayor parte de los comandantes franceses reaccionó de la forma más natural en tales circunstancias y de conformidad con su lealtad a la autoridad constituida, representada por el mariscal Pétain en Vichy. Al comienzo, pues, los desembarcos encontraron resistencia, aunque menos en Argel que en Orán y en Casablanca.

En esta ciudad el general Béthouart recibió, a última hora de la tarde del día 7, un mensaje en el que se le comunicaba que el desembarco tendría lugar a las 2 del día 8. Envió entonces grupos de soldados con la consigna de arrestar a las comisiones de armisticio alemanas y apostó a algunos de sus oficiales para que diesen la bienvenida a los americanos en la playa de Rabat, a 80 km más al Norte, creyendo que desembarcarían allí, pues aquella localidad no tenía baterías de defensa costera y era además la sede del Gobierno francés en Marruecos (al principio se había designado a Rabat como lugar de desembarco, pero los que prepararon los planes para la *Task Force* occidental prefirieron Mehdia, que se encontraba 30 km más al Norte, y Eisenhower se había doblegado ante sus deseos).

Después de estos pasos preliminares, el mismo Béthouart fue, con un batallón, a ocupar el puesto de mando del Ejército de Rabat y echó de allí, bajo escolta, al comandante. Béthouart envió también mensajes al general Noguès, residente general (y comandante en jefe general) en Marruecos, y al almirante Michelier, informándoles que los americanos estaban a punto de desembarcar, que Giraud llegaría dentro de poco para asumir el mando de todo el Norte de África francés y que él mismo había sido designado por el citado Giraud para asumir el mando del Ejército en Marruecos. En su carta a Noguès y a Michelier les pedía que apoyasen las disposiciones que había cursado para permitir que los americanos desembarcasen sin encontrar resistencia, o, por lo menos, que permaneciesen apartados hasta que encontrasen más conveniente aceptar el *fait accompli*. Al recibir la carta Noguès adoptó, al principio, la política de mantenerse a la expectativa hasta que la situación estuviese más clara. Su estado de incertidumbre se vio apoyado por el hecho de que ni él ni ningún otro de los comandantes franceses en Marruecos habían oído directamente las comunicaciones transmitidas por radio por el presidente Roosevelt, que se repetían a intervalos de media hora desde la 1,30 en adelante.

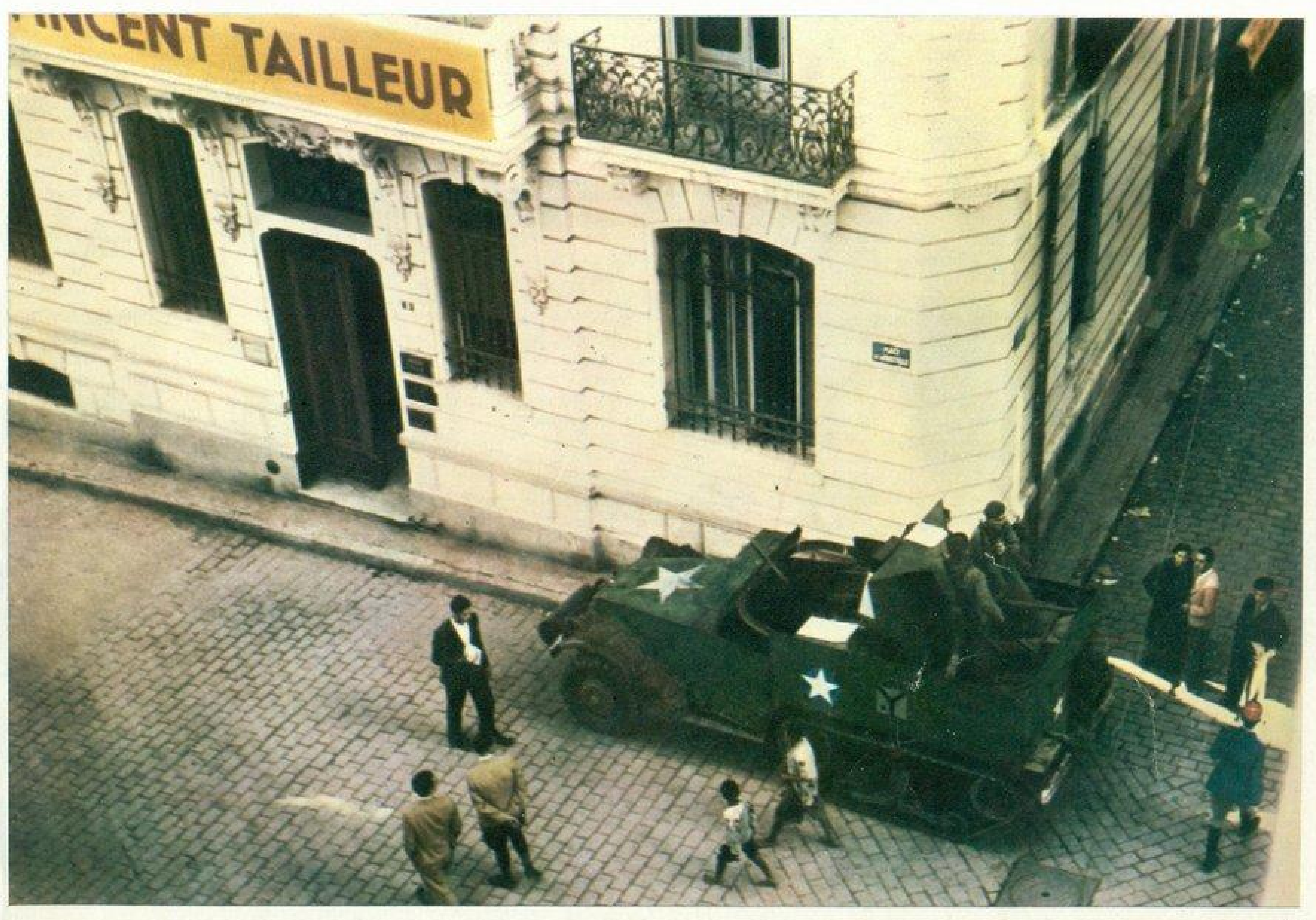
Pero mientras Noguès titubeaba, Michelier pasaba rápidamente a la acción. Sus patrullas aéreas y submarinos no lograron sin embargo localizar, antes del anochecer, a la flota aliada que se aproximaba, por lo que llegó a la apresurada conclusión de que a Béthouart le habían engañado o le habían gastado una broma. Las seguridades que le dio Michelier de que ninguna formación naval, de la importancia que la acción requería, había sido localizada ante la costa produjo tanto efecto en Noguès que, aun cuando le llegaron luego los primeros informes sobre los desembarcos, poco después de las 5, creyó que se trataba tan sólo de incursiones de comandos. Por lo tanto, dejó de estar a la expectativa para tomar partido contra los americanos y ordenó que las fuerzas francesas opusieran resistencia, arrestando al mismo tiempo a Béthouart bajo la acusación de traición.

El desembarco americano

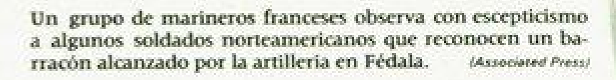
El desembarco principal de las fuerzas de Patton se efectuó en Fédala, 25 km al norte de Casablanca; efectuándose otros secundarios en Mehdia (90 km al norte) y en Safi (225 km al sur de Casablanca). Las playas de Fédala eran las más adecuadas para un desembarco y las más próximas a Casablanca y a su puerto, fuertemente defendido; era el único gran puerto de la costa atlántica de Marruecos con adecuadas instalaciones para la descarga. Mehdia se eligió porque era el lugar más cercano al aeródromo de Port Lyautey, el único en todo Marruecos que poseía una pista de aterrizaje de cemento. En cuanto a Safi, la eligieron para desembarcar el ala derecha de las fuerzas e impedir con ello que la fuerte guarnición francesa de la ciudad de Marrakesh, en el interior, interviniera en Casablanca, y también porque Safi contaba con un puerto donde se podían desembarcar carros de combate medios, pues los nuevos LST (*Landing Ships Tank*, buques de desembarco) que se estaban construyendo entonces no se habían terminado a tiempo.

Mientras la Escuadra americana se acercaba a la costa de Marruecos, el 6 de noviembre, tras una travesía sin incidentes, llegaron noticias que indicaban que había mar gruesa, y las previsiones para el día 8 anunciaban que las rompientes serían tan altas que harían totalmente imposible la efectuación de los desembarcos. Pero el meteorólogo personal del amirante Hewitt predijo que la tempestad cesaría, por lo que éste decidió correr el riesgo, ateniéndose al plan de desembarco en la costa atlántica. El día 7 en efecto, la tempestad comenzó a aplacarse, y el 18 el mar estaba en calma apenas con un oleaje moderado cerca de la orilla. Las rompientes eran menores de lo que habían sido cualquier otra mañana de aquel mes. A pesar de todo, se produjeron muchos incidentes y retrasos a causa de la inexperiencia. En Fédala, por ejemplo, los primeros desembarcos tuvieron lugar una hora después de la prevista (4 de la madrugada), y 18 de las 25 embarcaciones de la primera oleada se perdieron al aproximarse a la orilla o estando ya en la playa, así como muchas

Un vehículo semioruga norteamericano apostado en las calles de Orán, tras haber ocupado la *Task Force* central la ciudad argelina el 10 de noviembre de 1942. (Associated Press






Un grupo de marineros franceses observa con escepticismo a algunos soldados norteamericanos que reconocen un barracón alcanzado por la artillería en Fédala. *(Associated Press)*

otras en las operaciones siguientes. En realidad hubo muchos más incidentes después del amanecer que en la oscuridad de la noche, y casi la mitad del total de 347 embarcaciones empleadas por este grupo principal se perdieron en el transcurso del primer día de operaciones.

Las cosas, no obstante, fueron mejor de lo que había predicho Patton, en un discurso típicamente pomposo y lleno de «sangre y valor» que pronunció en las horas que precedieron al embarque, y en el que había dicho sardónicamente al personal de la Marina que intervenía en la operación, que los detallados planes de desembarco se irían al traste «en los primeros cinco minutos», prosiguiendo después con estas palabras: «Jamás, en toda la historia, la Marina ha conseguido desembarcar fuerzas en el lugar y en el momento establecido. Pero si nos desembarcáis en cualquier punto a menos de 80 km de Fédala y menos de una semana después del día X, yo marcharé adelante y venceré».

Afortunadamente para los americanos, la confusión y la indecisión entre los franceses eran tan grandes que las fuerzas habían tomado ya tierra antes de que el fuego de los defensores se convirtiese en un serio obstáculo; además, a aquella hora ya había la luz suficiente para permitir a la artillería naval norteamericana neutralizar las baterías costeras. Pero en la cabeza de desembarco y en el trascurso de las operaciones para ampliarla, surgieron nuevos problemas, causados por la inexperiencia y por la confusión de los grupos del Ejército, por lo que Patton lanzó los dardos de sus críticas contra los oficiales y sus tropas.

Se había sobrecargado a los soldados y a las embarcaciones. Y aunque el avance hacia Casablanca comenzó el segundo día y de momento no encontraba ninguna seria resistencia, inesperadamente se detuvo por la falta de material, que se iba acumulando en las playas pero no conseguía llegar a las unidades combatientes. Al tercer día los progresos fueron escasos y en cambio la resistencia aumentaba, por lo que las perspectivas se hicieron poco alentadoras.

En el ala izquierda de Patton, su grupo de ataque septentrional no sólo tuvo que hacer frente a problemas y confusiones parecidas a las que se desarrollaron durante el desembarco, sino que encontró también una resistencia mayor; lo que era todavía más desconcertante considerando que se esperaba una acogida «con flores y banda de música». Tres días después, las fuerzas estaban aún despejando la franja costera, provistas de una sutil línea defensiva en torno a Mehdia, y hasta la tarde no consiguieron tomar el aeródromo, que era el objetivo previsto para el día y se encontraba tan sólo 8 km hacia el interior.

En el ala derecha, su grupo de ataque meridional tuvo más suerte. Aprovechando la sorpresa, los americanos lograron ocupar el puerto y la ciudad de Safi antes del amanecer del mismo día del desembarco; el puerto lo conquistaron los viejos destructores *Bernadou* y *Cole*, que irrumpieron audazmente en él llevando a bordo grupos escogidos de fuerzas de asalto.

El *Bernadou* entró en primer lugar, acogido por disparos de artillería mientras pasaba por la estrecha embocadura; pero consiguió evitar que lo alcanzasen, barrió a su vez los muelles con sus andanadas y desembarcó las fuerzas en una pequeña playa, en el extremo más alejado. Después llamaron al *Cole*, que atracó en un muelle, seguido de cerca por oleadas de embarcaciones de desembarco. Otras fuerzas desembarcaron en playas cercanas.

Pronto se inutilizaron las débiles defensas (la guarnición de Safi contaba, en total, con menos de 1000 hombres, con dos baterías de cuatro cañones y 15 carros de combate ligeros de tipo anticuado), y poco después de mediodía llegó el buque que transportaba los carros de combate para desembarcar sus cincuenta *Sherman*. De las 121 embarcaciones de desembarco utilizadas sólo una resultó hundida y ocho averiadas. Pero la descarga del material se efectuó con gran lentitud, por falta de práctica y por ello hasta la noche del día 10 la columna de carros no pudo ponerse en marcha y emprender el largo recorrido hacia el Norte, para apoyar el ataque a Casablanca. Si los combates hubieran continuado en aquella localidad, habría sido a todas luces demasiado tarde para poder contribuir en algo a modificar el desarrollo de los acontecimientos.

La situación habría sido más seria si, desde el primer día, no se hubiera neutralizado la amenaza de los buques de guerra franceses. Este resultado se obtuvo en un combate librado ante Casablanca, que presentó el aspecto de una batalla naval al estilo antiguo. Comenzó inmediatamente después de las 7 de la mañana, cuando la batería de defensa costera del cabo El-Hank y, desde el puerto, el *Jean Bart* (el acorazado francés más moderno, que aún no estaba terminado y no podía navegar) abrieron fuego contra el grupo de apoyo del contraalmirante R. L. Giffen, formado por el acorazado *Massachussets*, dos cruceros pesados y cuatro destructores. Ningún disparo los alcanzó, aunque varios proyectiles cayeron muy cerca de ellos y su fuego de respuesta fue lo suficientemente eficaz para inutilizar, si bien temporalmente, tanto la batería de El-Hank como el acorazado *Jean Bart*.

Pero esta acción absorbió hasta tal punto la atención de los buques americanos, que éstos acabaron por descuidar su cometido, que era mantener empeñados a los otros buques franceses. Y así, a las 9, un crucero ligero, siete destructores y ocho submarinos consiguieron hacerse a la mar, y los destructores se dirigieron hacia Fédala, donde los buques de transporte americanos constituirían un blanco ideal. Pero se vieron obligados a cambiar de rumbo y a retirarse ante la presencia de un crucero pesado, otro ligero y dos destructores americanos a los que el almirante Hewitt había dado orden de interceptarlos; después, llamado por Hewitt, acudió el grupo de apoyo para cortarles la retirada. Gracias a su habilidad en la maniobra, al uso inteligente de un ataque por parte de los submarinos, que habían llegado en su ayuda, los franceses consiguieron librarse de la aplastante concentración de fuego de grandes calibres, perdiendo solamente un destructor. Más tarde efectuaron otro valeroso intento de llegar a la zona de los buques de transporte. En este segundo combate otro destructor resultó hundido, y sólo uno de los ocho buques franceses volvió al puerto sin haber sufrido daños. Allí se hundieron dos buques más y otros quedaron inutilizados por el fuego de la artillería.

Estos resultados sin embargo tuvieron carácter decisivo, pues las baterías de El-Hank y los cañones de 381 mm del *Jean Bart* habían reanudado el fuego, y los americanos habían gastado tantas municiones que quizás no habrían estado en condiciones de defenderse de los buques de guerra franceses que se hallaban en Dakar si éstos, como se temía, los hubieran atacado.

Afortunadamente, la situación en Casablanca y en la costa atlántica cambió radicalmente, en su conjunto, a consecuencia de los favorables acontecimientos políticos ocurridos en Argelia. A última hora de la tarde, el general Noguès se había enterado, por fuentes indirectas, de que las autoridades francesas en Argel, con el almirante Darlan a la cabeza, habían dado orden de que cesase el fuego. Noguès actuó entonces basándose en este rumor no confirmado, y ordenó a los comandantes que estaban bajo su mando que dieran fin a la resistencia activa en espera de un armisticio, que, en efecto, se estipuló la mañana siguiente.

Sorpresa total en Orán

Mientras tanto, los desembarcos americanos en Orán habían encontrado una resistencia mucho más tenaz que los de la *Task Force* occidental, en la zona de Casablanca. No obstante, la planificación combinada y la colaboración entre la *Task Force* americana y la fuerza naval británica, encargada de escoltarla durante la navegación y hasta el momento del desembarco, fue excelente. Además, su punta avanzada, la División 1 de infantería estadounidense, mandada por el mayor general Terry Allen, era una unidad muy bien preparada y contaba con el apoyo de la mitad de la División Acorazada 1 americana.

El plan preveía la conquista del puerto y de la ciudad de Orán mediante un doble movimiento envolvente, desembarcando dos agrupaciones de entidad regimiento en las playas del golfo de Arzew, 38 km al este; mientras que una tercera (mandada por el general de brigada Theodore Roosevelt) desembarcaría en las playas de Les Andalouses, unos 22 km al oeste de la ciudad. Después, una columna acorazada ligera avanzaría hacia el interior de la cabeza de puente de Arzew, y una más pequeña debía proceder desde otro punto de desembarco, en Mersa Bou Zedjhar, a 48 km al oeste de Orán, para ocupar los aeródromos situados al Sur y para cercar la ciudad por la


LE COURRIER DE L'AIR

APPORTE PAR LA ... LONDRES 10 NOVEMBRE 1942

EDITION SPECIALE

LE GENERAL GIRAUD

COMMUNIQUE OFFICIEL DU COMMANDANT EN CHEF DES FORCES ALLIEES EN AFRIQUE DU NORD

VOIR AU VERSO

Un manifiesto, lanzado por la RAF en el Norte de África, en el que se anuncia el apoyo del general Giraud a la Operación "Torch". Los Aliados ponían sus esperanzas en la popularidad y en la influencia del general francés, influencia que, sin embargo, mostró ser de cortísima duración. *(The Psywar Society)*



Message du Président des Etats Unis



Le Président des Etats Unis m'a chargé comme Général Commandant en Chef des Forces Expéditionnaires Américaines de faire parvenir aux peuples de l'Afrique française du Nord le message suivant:

Aucune nation n'est plus intimement liée, tant par l'histoire que par l'amitié profonde, au peuple de France et à ses amis que ne le sont les Etats Unis d'Amérique.

Les Américains luttent actuellement, non seulement pour assurer leur avenir, mais pour restituer les libertés et les principes démocratiques de tous ceux qui ont vécu sous le drapeau tricolore.

Nous venons chez vous pour vous libérer des conquérants qui ne désirent que vous priver à tout jamais de vos droits souverains, de votre droit à la liberté du culte, de votre droit de mener votre train de vie en paix.

Nous venons chez vous uniquement pour anéantir vos ennemis — nous ne voulons pas vous faire de mal.

Nous venons chez vous en vous assurant que nous partirons dès que la menace de l'Allemagne et de l'Italie aura été dissipée.

Je fais appel à votre sens des réalités ainsi qu'à votre idéalisme.

Ne faites rien pour entraver l'accomplissement de ce grand dessein.

Aidez-nous, et l'avènement du jour de la paix universelle sera hâté.

Dwight D. Eisenhower

DWIGHT D. EISENHOWER
Lieutenant Général, Commandant en Chef des Forces Expéditionnaires Américaines.

Mensaje del presidente Roosevelt, de quien se hace portavoz el general Eisenhower. En él se insiste en los antiguos lazos que han unido a Francia con Estados Unidos y se apela al sentido del realismo y a los grandes ideales de libertad del pueblo francés. *(The Psywar Society)*



El general Eisenhower y el general Mark Clark con el almirante Darlan (en el centro) en Argel. Según el acuerdo firmado el 13 de noviembre por Eisenhower, Darlan asumiría el mando de las fuerzas navales francesas en África del Norte. *(Associated Press)*



El general Juin, comandante del sector oriental norteafricano (a la derecha), y el general Noguès, comandante del sector occidental y residente general de Marruecos, quienes iniciarían en seguida la colaboración activa con los Aliados para liberar Túnez. *(Associated Press)*



UN CABALLO DE BATALLA DE LOS ALIADOS

Primera acción del regimiento de paracaidistas

En los días de la Operación "Torch", los ingleses ya habían logrado constituir una pequeña unidad de fuerzas aerotransportadas, la cual debía adquirir particular importancia en la fase inicial del avance hacia Túnez. Las operaciones para la ocupación de los aeródromos de Bona y de Souk el-Arba representaron la primera ocasión para el empleo operativo de los nuevos batallones de paracaidistas. Puesto que por entonces la unidad no había recibido todavía un distintivo, sus hombres llevaban sobre la característica boina roja el distintivo de su regimiento de procedencia. Un batallón de paracaidistas estaba entonces constituido por 538 hombres de todos los grados (una compañía de plana mayor y tres de fusileros), y en la acción recibía el apoyo de pequeñas unidades de varias especialidades: ingenieros, transmisiones y cuerpo sanitario del Ejército. Las tropas aerotransportadas emplearon en Túnez, por primera vez, el avión que se convertiría en el "caballo de batalla" de los Aliados en todos los frentes.

espalda. Lo más importante era cerrar rápidamente el cerco, pues, según los cálculos efectuados su guarnición de 10.000 soldados podía casi doblarse en 24 horas si llegaban refuerzos procedentes de las guarniciones del interior.

La operación tuvo un comienzo favorable. El 7 de noviembre, al oscurecer, el convoy había efectuado una maniobra diversiva, dirigiéndose hacia el Este y dejando atrás Orán; pero después, favorecido por la oscuridad, volvió sobre sus pasos. Los desembarcos comenzaron puntualmente (1 de la madrugada) en Arzew, y media hora más tarde en Les Andalouses, y en Marsa Bou Zedjhar. La sorpresa fue completa y no se encontró resistencia en las playas. Aunque aquel trecho estaba protegido por trece baterías de defensa costera, no se produjo ninguna reacción hasta el amanecer, y aun entonces su fuego causó daños muy escasos gracias a la eficacia del apoyo naval y a las densas cortinas de humo procedentes de los buques. El desembarco y la descarga del material se desarrollaron, en conjunto, sin impedimentos; aunque retrasados por el exceso de carga de los soldados, que llevaban 40 kg de equipo cada uno. Los primeros desembarcos de vehículos acorazados se vieron favorecidos por la utilización de tres *Maracaibo* (prototipos del LST, que eran el resultado de haber adaptado petroleros de poco calado proyectados para ser utilizados en el lago Maracaibo, en Venezuela). Los dos *Maracaibo* de Arzew tocaron la playa a las 4 horas, aproximadamente, y todos los vehículos que transportaban fueron desembarcados antes de las 8. Los carros medios, llevados por buques de transporte, se descargaron en el muelle, tras la ocupación del puerto de Arzew.

El único revés serio fue el sufrido cuando se intentó ocupar por la fuerza el puerto de Orán, a fin de evitar el sabotaje de sus instalaciones y de los buques que se encontraban fondeados en él. Para poner en práctica este atrevido plan, cuya imprudencia habían criticado las autoridades navales americanas, se utilizaron dos pequeños *cutter* americanos, el *Walney* y el *Hartland*, con 400 soldados americanos a bordo y acompañados por dos lanchas motoras.

Lo que sucedió después dio la razón a los que se oponían al proyecto; se trataba, en efecto, de una «misión suicida». De forma muy poco sensata, el comienzo de la operación se había fijado para dos horas después de la prevista para el desembarco, precisamente cuando entre los franceses ya había cundido la alarma ante la noticia de los que se estaban efectuando en otros puntos. La precaución de poner bien a la vista una gran bandera estadounidense no impidió que los franceses los acogieran con un nutrido fuego, que inutilizó ambas lanchas y mató a la mitad de sus tripulaciones y de las tropas que transportaban; el resto de los hombres, heridos en su mayor parte, fueron hechos prisioneros. Este éxito indujo a los franceses a hacer salir cuatro buques de guerra, en busca de objetivos más importantes; pero fueron rápidamente rechazados y dos de ellos hundidos.

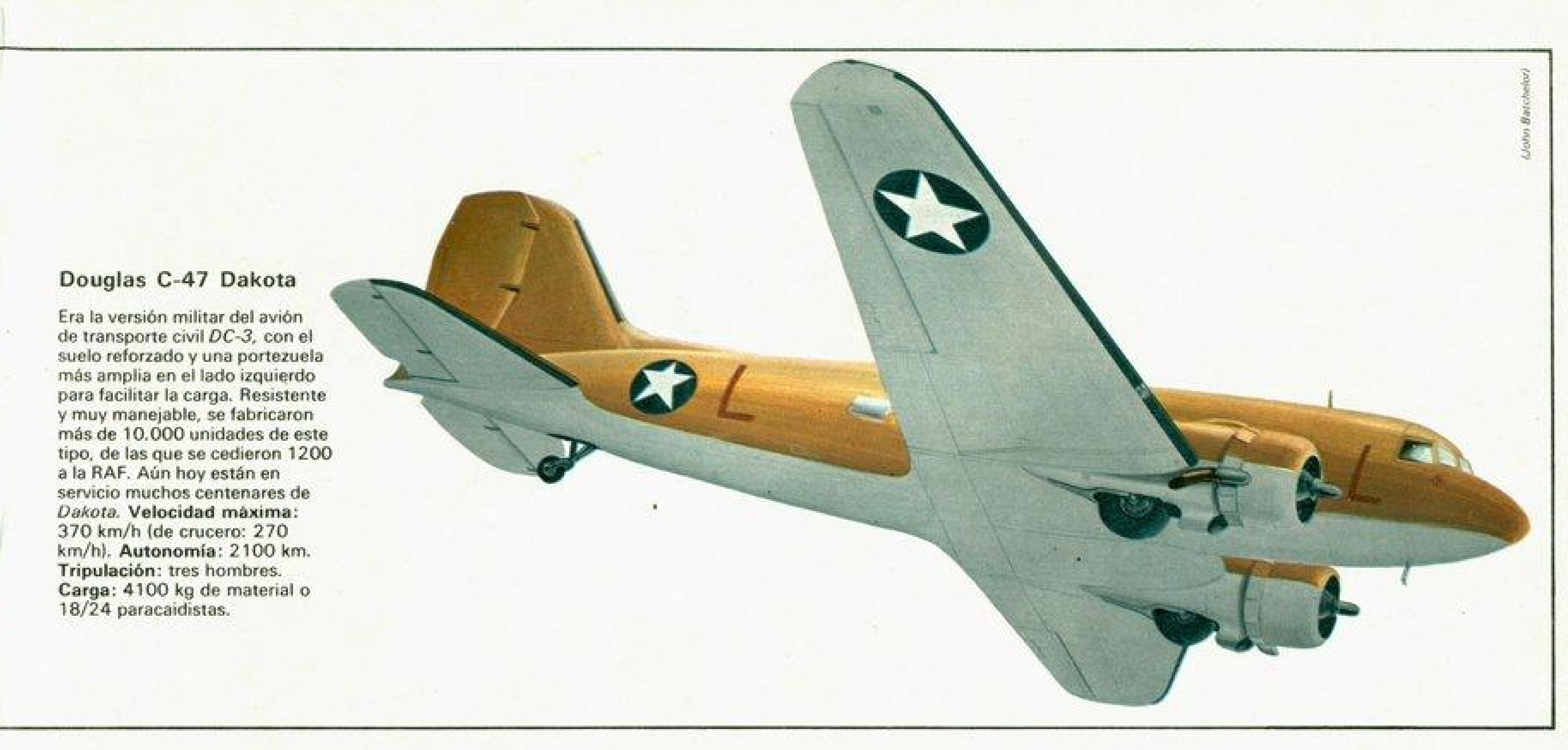
El avance, a partir de las cabezas de desembarco, comenzó a las 9, o quizás un poco antes, y luego, a partir de las 11, la columna acorazada ligera del coronel Waters, procedente de Arzew, llegaba al aeródromo de Tafaraoui, que una hora más tarde estaba ya en condiciones de recibir aviones procedentes de Gibraltar. Pero cuando la columna se dirigió hacia el Norte, se vio obligada a detenerse antes de llegar al aeródromo de la Sénia, y lo mismo le ocurrió a la columna del coronel Robinett, procedente de Mersa Bou Zedjhar. También los avances convergentes de la infantería, desde Arzew y Les Andalouses, se detuvieron al encontrar resistencia cuando se aproximaban a Orán. No se pudo prestar ayuda alguna a las fuerzas paracaidistas que procedían de Cornualles en 39 aviones de transporte, pues su plan fracasó y el grueso de la fuerza se lanzó en paracaídas o aterrizó a 65 km de Orán, y hasta algunos aviones se equivocaron de ruta.

El segundo día se progresó poco, pues la resistencia francesa se hizo más tenaz, y además un contraataque contra el flanco de la cabeza de desembarco de Arzew desbarató todo el plan de operaciones, ya que la amenaza, exagerada por rumores alarmantes e infundados, indujo al general Fredendall a retirar fuerzas de otros sectores. El aeródromo de La Sénia se ocupó por la mañana; pero entonces la mayor parte de los aviones franceses habían despegado ya y la pista de aterrizaje no se podía utilizar a causa de los continuos bombardeos. Se lanzó un ataque concéntrico contra Orán durante la tercera mañana, tras eliminar, por la noche, algunas bolsas de resistencia a lo largo de las carreteras de acceso. Los ataques de la infantería por el Este y por el Oeste fueron rechazados de nuevo, pero consiguieron distraer la atención de los defensores mientras algunos grupos de vanguardia de las dos columnas acorazadas ligeras entraban por el Sur en la ciudad sin encontrar resistencia, a excepción de alguna acción ocasional de francotiradores, y llegaban antes del mediodía al puesto de mando militar francés. Los comandantes franceses accedieron entonces a rendirse. Las pérdidas americanas, en los tres días de combates terrestres, ascendieron a menos de 400 hombres, y las francesas fueron aún menores. Lo reducido de las bajas y la disminución de la resistencia en el transcurso del último día se debieron también al hecho de que los comandantes franceses estaban al corriente de las negociaciones que se estaban celebrando.

Los desembarcos en Argel tuvieron un fácil y rápido desenlace, gracias sobre todo al comandante de la plaza, el general Mast, y a los amigos que colaboraron con él. En ningún punto se opuso una seria resistencia, excepto en el intento de abrir camino por la fuerza en el puerto.

Un buque de transporte, el *Thomas Stone*, de la Marina estadounidense, quedó temporalmente inutilizado, al amanecer del día 7, al alcanzarle un torpedo lanzado por un *U-Boot* cuando se encontraba a 150 millas de Argel; pero después de este episodio la navegación de los convoyes se desarrolló sin incidentes. Aunque los aviones enemigos en vuelos de reconocimiento, los habían localizado, no lanzaron ningún ataque aéreo antes de que el convoy se dirigiese hacia el Sur, después de anochecer, hacia las playas elegidas para los desembarcos. Por razones políticas, los desembarcos más próximos a Argel los efectuaron los americanos, con algunos comandos británicos mezclados con sus tropas, mientras que el principal desembarco británico se llevó a cabo en las playas occidentales, cerca de Castiglione.

En este lugar, los desembarcos comenzaron puntualmente, a la 1, y se desarrollaron sin inconvenientes a pesar de que las playas eran accidentadas y peligrosas. Las fuerzas francesas, que hicieron acto de presencia en el interior, a poca distancia del litoral, dijeron que habían recibido órdenes de no oponer resistencia. Se llegó al aeródromo de Blida a las 9, aproximadamente. En el sector oriental de Argel los desembarcos se efectuaron con algún retraso y con un poco de confusión, pero «al no haberse encontrado resistencia, fue posible restablecer la situación». Al importante aeródromo de Maison Blanche llegaron alrededor de las 6, y lo ocuparon después de que los franceses hicieran algunos disparos para simular una defensa simbólica. No obstante, el avance hacia Argel encontró un núcleo de verdadera resistencia en un pueblo que se negó a dejar paso libre a los invasores, e incluso después tuvo que detenerse por completo debido a la amenaza de un ataque por parte de carros de combate franceses.



Douglas C-47 Dakota

Era la versión militar del avión de transporte civil *DC-3*, con el suelo reforzado y una portezuela más amplia en el lado izquierdo para facilitar la carga. Resistente y muy manejable, se fabricaron más de 10.000 unidades de este tipo, de las que se cedieron 1200 a la RAF. Aún hoy están en servicio muchos centenares de *Dakota*. **Velocidad máxima:** 370 km/h (de crucero: 270 km/h). **Autonomía:** 2100 km. **Tripulación:** tres hombres. **Carga:** 4100 kg de material o 18/24 paracaidistas.

También la batería costera del cabo Matifou rechazó la intimación a la rendición, y no cedió hasta que se le sometió dos veces a bombardeos por parte de buques de guerra y de aviones en picado.

Peor suerte tuvo el intento de forzar el puerto de Argel. Se utilizaron para esta acción los destructores británicos *Broke* y *Malcolm*, que habían izado grandes banderas americanas y transportaban un batallón de infantería americana. Según lo previsto, debían penetrar en el puerto tres horas después de los desembarcos, esperando que por entonces los defensores se habrían alejado. Pero no fue así, los destructores se encontraron bajo un intenso fuego en cuanto se aproximaron a la entrada del puerto. El *Malcolm* resultó seriamente averiado y se retiró; el *Broke*, al cuarto intento, consiguió entrar, desafiando el fuego de los defensores y atracó en un muelle, donde desembarcaron sus fuerzas. Primero pudieron ocupar las instalaciones del puerto sin encontrar resistencia; pero a las 8, aproximadamente, los cañones comenzaron a disparar de nuevo contra el *Broke*, obligándolo a zarpar y a retirarse. El grupo de desembarco se encontró entonces rodeado por fuerzas coloniales francesas y se rindió poco después de mediodía.

Los desembarcos al oeste de Argel, cerca del cabo Sidi-Ferruch, se llevaron a cabo con mayor retraso y confusión aún, y cierto número de embarcaciones se perdieron y otras llegaron a las playas asignadas a los desembarcos ingleses, más al Oeste. Había soldados de todos los batallones esparcidos a lo largo de 25 km de costa, y muchas lanchas se estrellaron contra los rompientes o sufrieron averías en los motores. Afortunadamente, las tropas encontraron al principio una acogida pasiva, puesto que Mast había ido a recibirlas con algunos oficiales y a abrirles camino, pues de lo contrario estos desembarcos habrían concluido con un fracaso pagado a un precio muy caro. No obstante, cuando, tras una rápida reorganización, las columnas se pusieron en marcha hacia Argel, encontraron resistencia en diversos puntos. En efecto, a Mast ya se le había destituido del mando en aquel momento, sus intrucciones de colaboración se habían anulado y sus tropas recibieron órdenes de oponerse a las fuerzas de invasión.

Los colaboradores de los Aliados en Argel desempeñaron muy bien su papel a pesar de las dificultades creadas por el escaso margen de tiempo con que se les había avisado y también por el hecho de que se les explicó muy poco sobre los objetivos de la invasión. No obstante, sus planes para apoyar el desembarco se pusieron rápidamente en práctica. Se apostaron oficiales a lo largo de la costa para recibir y guiar a los norteamericanos, y grupos organizados ocuparon los puntos clave; asimismo se habían interrumpido en su mayor parte los servicios telefónicos, se ocupó el puesto de mando de la policía y los puestos avanzados y fueron arrestados los oficiales de grado elevado no simpatizantes. Además, se apoderaron de la estación de radio, previendo un mensaje radiofónico de Giraud, o de parte de Giraud, que esperaban que tuviese un efecto decisivo. En resumen, los colaboradores habían conseguido paralizar la oposición en el momento en que se efectuaban los desembarcos y mantener bajo su dominio la ciudad hasta las 7, es decir, por más tiempo del que se creían capaces y que ellos consideraban necesario.

Pero, a todo eso, el avance desde las playas de desembarco era demasiado lento para que pudieran hacer frente a sus necesidades.

Como a las 7 horas los americanos aún no habían aparecido, los límites de la influencia que los colaboradores podían tener sobre sus conciudadanos empezaron a hacerse evidentes. Además, cuando difundieron por radio un llamamiento en nombre de Giraud –quien tampoco había aparecido, en contra de lo que se esperaba–, causó tan poca impresión que quedó demostrado que el valor atribuido a su nombre se había sobreestimado. Los colaboradores empezaron a perder el dominio de la situación y acabaron por ser aislados o arrestados.

Se informa al general Juin

Mientras tanto, a alto nivel, se celebraban conversaciones de carácter decisivo. Media hora después de medianoche, Robert Murphy fue a visitar al general Juin, y le comunicó la noticia de que importantes fuerzas estaban a punto de desembarcar, exhortándole a cooperar cursando inmediatamente instrucciones para que no se les presentase resistencia. Murphy dijo que las fuerzas habían sido llamadas por Giraud para ayudar a Francia a liberarse. Juin no se mostró en absoluto dispuesto a aceptar la dirección de Giraud o a reconocer su autoridad, y dijo que el llamamiento debía someterse al almirante Darlan, quien, casualmente, se encontraba en aquel momento en Argel, donde había llegado para ver a su hijo que se encontraba muy enfermo. A Darlan le despertó el timbre del teléfono y se le pidió que fuera a la villa de Juin para recibir una comunicación urgente de Murphy. A su llegada, cuando se le informó de la inminente acción, su primera reacción fue la de exclamar con ira: «Hacía ya tiempo que sabía que los ingleses eran estúpidos, pero siempre había creído que los norteamericanos eran más inteligentes. Ahora empiezo a creer que cometen ustedes tantos errores como ello».

Tras algunas discusiones, Darlan accedió a mandarle un mensaje por radio al mariscal Pétain, informando sobre la situación y pidiendo autorización para actuar libremente por su cuenta. Mientras tanto, una banda armada de franceses contrarios a Vichy había rodeado la villa, por lo que Darlan se encontró prácticamente bajo vigilancia. Sin embargo, un poco más tarde fueron dispersados por un destacamento de policía, que además arrestó a Murphy. Entonces Darlan y Juin, mirándose de reojo como gatos recelosos, se dirigieron al puesto de mando, en Argel. Desde allí Juin dio los pasos necesarios para volver a tomar en sus manos los hilos de la situación, liberando al general Koeltz y a otros oficiales a quienes Mast había hecho arrestar y deteniendo a su vez a este último. Darlan, poco antes de las 8 de la mañana, envió otro telegrama al mariscal Pétain, en el que insistía sobre el hecho de que «la situación empeora y las defensas quedarán pronto eliminadas», clara alusión a la conveniencia de ceder ante fuerza mayor. La respuesta de Pétain le dio la autorización pedida.

Poco después de las 9, el encargado de negocios americano en Vichy, Pinkney Tuck, visitó a Pétain para entregarle la carta de Roosevelt, en la que solicitaba su colaboración. Pétain le dio una respuesta ya preparada, que expresaba «estupor y tristeza por la agresión» americana y declaraba que Francia opondría resistencia a un ataque contra su imperio, incluso tratándose de sus viejos amigos. «Esta es la orden que yo imparto». Pero su actitud hacia Tuck era muy cortés, y no parecía en absoluto entristecido. Es más, por su comportamiento daba la impresión de que su respuesta formal pretendía en realidad desviar las sospechas de los alemanes y evitar su intervención. Pero pocas horas después, Laval, el Primer Ministro, aceptaba ante las presiones de Hitler, el ofrecimiento del apoyo aéreo alemán, y así, antes de la tarde, las potencias del Eje estaban preparando las fuerzas que pensaban enviar a Túnez.

Al mismo tiempo, Darlan, asumiendo la responsabilidad, había dado orden de que cesara el fuego a las tropas y a los buques franceses de la

zona de Argel. Aunque esta orden no concernía a las zonas de Orán y de Casablanca, Darlan autorizó a Juin a para que negociase un arreglo para todo el Norte de África. Además, en las primeras horas de la tarde, se estableció que en Argel se entregase el poder a los americanos a las 20 y que se concediese a los Aliados el uso del puerto desde el amanecer del día siguiente, 9 de noviembre.

La tarde del día 9 llegó el general Mark Clark para concluir las negociaciones, y también el general Kenneth Anderson, quien debía asumir el mando de las fuerzas aliadas en su avance hacia Túnez. También llegó, al fin, Giraud; pero descubrió que sus compatriotas no le recibían muy bien, y decidió retirarse en casa de unos amigos que vivían en un lugar aislado. Mark Clark observa que «prácticamente se sumió en la clandestinidad», aunque salió de ella a la mañana siguiente, para acudir a la primera reunión de Clark con Darlan, Juin y sus principales colaboradores.

En esta reunión Clark insistió en que Darlan ordenase inmediatamente el alto el fuego en toda África septentrional francesa, y como Darlan titubease, alegando que debía esperar el parecer del Gobierno, Clark comenzó a dar puñetazos en la mesa y dijo que le diría a Giraud que diese la orden en su lugar. Entonces Darlan hizo observar que Giraud no tenía ni la autoridad legal ni el suficiente prestigio personal para hacerlo; declaró también que una orden así «tendría como resultado la ocupación inmediata del sur de Francia por los alemanes»; lo cual por cierto iba a confirmarse muy pronto. Tras nuevas discusiones, Clark le dijo con rudeza a Darlan que si no cursaba inmediatamente la orden se le arrestaría (en efecto, Clark había tomado la precaución de disponer una guardia armada alrededor del edificio). Ante ello, Darlan, tras una breve consulta con su Estado Mayor, aceptó el ultimátum y cursó la orden a las 11,20.

Cuando llegó la noticia a Vichy, la primera reacción fue la de aprobarlo; pero cuando Laval, que estaba en Alemania, llamado por Hitler, se enteró, telefoneó al general y le indujo a rechazarlo. A primera hora de la tarde Clark recibió la noticia de que Vichy rechazaba el armisticio. Al informar a Darlan, éste dijo, desconsoladamente: «Lo único que puedo hacer es revocar la orden que he firmado esta mañana». A lo que Clark respondió: «No hará nada por el estilo. No habrá ninguna rectificación de estas órdenes, y para asegurarme le mantendré arrestado». Darlan, que había mencionado ya la posibilidad de esta solución, se mostró muy dispuesto a aceptarla y envió esta respuesta a Pétain: «Anulo mis órdenes y me considero prisionero», anulación que estaba destinada a los oídos de Vichy y a los de los alemanes.

Al día siguiente, ante las presiones de Hitler, ejercidas a través de Laval, Pétain anunció que toda autoridad en el Norte de África se había transferido de Darlan a Noguès; pero, mientras tanto, había enviado ya un mensaje secreto a Darlan para informarle de que había reprobado su actuación tan sólo por las presiones alemanas y en contra de su propia voluntad. Esta duplicidad era un subterfugio necesario a causa de la peligrosa situación en Francia; pero, por otra parte, dejaba a los comandantes franceses en África, excepción hecha de Argelia, en una situación muy confusa.

Afortunadamente, Hitler ayudó a esclarecerla y a resolver todas las dudas ordenando que sus fuerzas invadiesesn la parte aún no ocupada de Francia, que, según los acuerdos de 1940, se había confiado a la autoridad del Gobierno de Vichy. El 8 y el 9 de noviembre Vichy había titubeado ante los ofrecimientos de apoyo armado que Hitler le hacía con insistencia, expresando unas reservas que levantaron las sospechas de los alemanes. El día 10 Laval llegó a Munich para reunirse con Hitler y Mussolini; aquella misma tarde Hitler insistió en que los puertos y las bases aéreas en Túnez debían ponerse a disposición de las fuerzas del Eje. Laval trató todavía de ganar tiempo, alegando que Francia no podía aceptar que los italianos se establecieran allí, y que, en cualquier caso, sólo Pétain podía tomar semejante decisión. Entonces Hitler perdió por completo la paciencia y poco después de terminar el coloquio dio orden de que sus fuerzas entrasen, a medianoche, en la parte no ocupada de Francia (movimiento que se había preparado con anterioridad), así como de que se apoderasen, junto con las fuerzas italianas, de todas las bases aéreas y navales tunecinas.

La «Wehrmacht» entra en acción

Las fuerzas mecanizadas alemanas ocuparon rápidamente el sur de Francia, mientras seis divisiones italianas entraban por el Este. La tarde del día 9 empezaron a llegar a un aeródromo cerca de Túnez aviones alemanes, junto con un contingente de tropas que debía protegerlos; pero las fuerzas francesas los cercaron. No obstante, a partir del día 11 se intensificó la actividad del puente aéreo, se desarmó a las fuerzas francesas de las proximidades y, mientras tanto, se enviaban a Bizerta por mar carros de combate, cañones, vehículos y abastecimientos. A fines de mes habían llegado 15.000 soldados alemanes, con unos 100 carros de combate, aunque gran parte de estas fuerzas estaba constituida por personal de los servicios logísticos, enviado para organizar la base. También llegaron unos 9000 italianos, principalmente por tierra desde Trípoli, que iban destinados a la protección del flanco meridional.

Fue una operación brillante, sobre todo tratándose de una maniobra improvisada y en un momento en que las fuerzas del Eje estaban sometidas a una fuerte presión en todas partes. Sin embargo, eran fuerzas muy reducidas comparadas con las que los Aliados habían llevado al Norte de África, y habría tenido muy pocas probabilidades de oponer resistencia si el plan «Torch» hubiera previsto la utilización de fuerzas mayores para el avance hacia Túnez o si el mando aliado hubiera efectuado el avance con mayor rapidez.

La invasión del sur de Francia por los alemanes contribuyó, más que ninguna otra cosa, a favorecer la situación de los Aliados en África, acabando con la incertidumbre de los comandantes franceses del lugar. El día 11 por la mañana, antes de que se conociese la noticia, hubo más conversaciones en Argel. La primera señal de lo que sucedía se produjo cuando Clark fue a reunirse con Darlan e insistió para que éste tomara dos medidas urgentes: ordenar a la Escuadra francesa que zarpara de Tolón y se dirigiera a algún puerto del Norte de África y dar orden al gobernador de Túnez, almirante Esteva, de que opusiese resistencia a la entrada de los alemanes.

Primero Darlan respondió con evasivas, aduciendo como justificación que tal vez sus órdenes no serían obedecidas, pues ya se había transmitido por radio el comunicado que anunciaba haber sido relevado del mando de las Fuerzas Armadas francesas; luego, al continuar Clark insistiendo, se negó a doblegarse a las peticiones de éste. Clark salió del edificio a grandes zancadas, dando un portazo para desahogar su mal humor. Pero, por la tarde, se le pidió que fuera nuevamente a ver a Darlan, y Darlan, esta vez, se mostró dispuesto a acceder a los deseos de Clark, considerando los cambios de la situación en Francia. Sin embargo, su mensaje al comandante de la Escuadra francesa en Tolón se redactó más como un consejo urgente que como una orden. Otro acontecimiento favorable fue que el general Noguès, el sucesor de Darlan nombrado por Vichy, accedió a trasladarse a Argel al día siguiente para celebrar una reunión.

No obstante, en las primeras horas de la mañana del día 12, Clark recibió otro duro golpe cuando supo que la orden dada por Darlan, para que se resistiese en Túnez, había sido revocada.

Después que Darlan aceptó apoyar a los Aliados, la resistencia francesa en el Norte de África cesó casi por completo y las fuerzas aliadas estuvieron en condiciones de reanudar el avance para completar la ocupación del país. *(United Press)*



Convocó entonces a Darlan y a Juin, y pronto quedó aclarado que el cambio era obra de Juin, quien afirmó que no se trataba de una anulación, sino de una suspensión de la orden anterior en espera de la llegada de Noguès, que ahora era su legítimo superior. Todos estos escrúpulos sobre la legitimidad, aunque característicos de la jerarquía militar francesa, le parecieron a Clark simples pretextos. Y aunque los jefes franceses se inclinaron ante su insistencia para que inmediatamente se cursara de nuevo la orden sin esperar la llegada de Noguès sus sospechas se reavivaron una vez más ante la resistencia de los franceses a aceptar la participación de Giraud en el coloquio. Clark estaban tan exasperado por sus dilaciones que habló de arrestar a todos los jefes franceses a bordo de un buque si no llegaban a una decisión razonable antes de 24 horas.

Mientras tanto, la posición de Darlan frente a los demás jefes franceses en África se vio reforzada cuando recibió otro mensaje secreto de Pétain, quien le reiteraba su confianza y subrayaba que él mismo (Pétain) estaba de *accord intime* con el presidente Roosevelt, aunque no podía expresar abiertamente su pensamiento a causa de la presencia de los alemanes. Esto ayudó a Darlan, más realista que sus compatriotas, a obtener el consentimiento de Noguès y de los otros comandantes para un acuerdo de colaboración con los Aliados y para el reconocimiento de Giraud.

El acuerdo se estableció aquella tarde y en seguida lo firmó Eisenhower, quien acababa de llegar de Gibraltar en avión. Según los términos del acuerdo, Darlan sería alto comisario y comandante en jefe de las fuerzas navales; Giraud, comandante del sector occidental y residente general del Marruecos francés. La colaboración activa con los Aliados para la liberación de Túnez debía comenzar inmediatamente.

Eisenhower dio su aprobación de muy buena gana, pues se había dado cuenta, como Clark, de que Darlan era el único hombre que podía poner a los franceses al lado de los Aliados, y también porque recordaba la frase que había pronunciado Churchill, poco antes de su salida de Londres: «Si pudiera unirme con Darlan, aunque no le puedo tragar, me arrastraría gustoso una milla de rodillas si de esta forma pudiera inducirle a poner su Escuadra al lado de las fuerzas aliadas». Con no menos rapidez apoyaron Roosevelt y Churchill la decisión de Eisenhower.

Pero este «acuerdo con Darlan», a quien la prensa había presentado durante mucho tiempo como un siniestro personaje filonazi, suscitó una tempestad de protestas en Gran Bretaña y en América, mucho más violenta de lo que Roosevelt y Churchill habían previsto. La protesta fue más fuerte en Gran Bretaña, pues allí estaba De Gaulle, y sus partidarios hicieron todo lo posible para alimentar la indignación popular. Roosevelt trató de calmar el tumulto con una pública declaración en la que utilizaba una frase de telegrama personal que le había enviado Churchill y que decía que el acuerdo con Darlan era «sólo un expediente temporal justificado únicamente por la tensión de la batalla». Además, en una conferencia de prensa, no destinada a la publicación, describió el acuerdo como la aplicación práctica de un viejo proverbio de la Iglesia Ortodoxa: «Hijos míos, os está permitido, en tiempos de grave peligro, caminar con el diablo hasta que hayáis cruzado el puente».

La explicación dada por Roosevelt, como «sólo un expediente temporal», fue, naturalmente, un golpe para Darlan, quien se consideró engañado. En una carta de protesta a Mark Clark observó, amargamente, que tanto aquella declaración pública como las palabras pronunciadas en privado parecían indicar que se le consideraba «sólo como un limón que los americanos arrojarían tras exprimirlo hasta la última gota».

Asimismo, la declaración de Roosevelt suscitó un resentimiento aún mayor entre los comandantes franceses que habían apoyado a Darlan para llegar a un acuerdo con los Aliados. Eisenhower, muy turbado, telegrafió a Washington, subrayando que «los actuales sentimientos de los franceses no tienen el aspecto de ser, ni siquiera lejanamente, premeditados, y es de la máxima importancia que no se emprenda acción precipitada alguna que pueda alterar el relativo equilibrio que hemos conseguido establecer». También el general Smuts de paso por Argel a su regreso a Sudáfrica desde Londres, telegrafió a Churchill: «En lo que se refiere a Darlan, las declaraciones publicadas han ejercido un efecto perturbador en los jefes franceses, y sería peligroso continuar en esta línea. Noguès ha amenazado con dimitir, y, como domina a la población marroquí, este paso podría tener consecuencias de gran alcance».

Pero lo cierto era que, mientras tanto, Darlan había firmado un acuerdo preciso y detallado con Clark para una colaboración activa. También indujo a los jefes franceses en los territorios de África occidental a seguir su línea de conducta y a poner el puerto clave de Dakar, junto con las bases aéreas, a disposición de los Aliados. Mas, poco después, en vísperas de Navidad, Darlan fue asesinado por un joven que declaró ser un fanático gaullista. Este asesinato ayudó a resolver el difícil problema político de los Aliados y a abrirle camino a De Gaulle, cuando precisamente los angloamericanos se habían beneficiado ya de su «acuerdo con Darlan».

Churchill comentaba en sus memorias: «El asesinato de Darlan, aunque criminal, liberó a los Aliados de su problema de colaborar con él y al mismo tiempo les permitió gozar de las ventajas que él les había podido proporcionar durante las horas cruciales de los desembarcos». También Mark Clark, en las suyas, observa: «Para mí la muerte de Darlan fue providencial. Fue una pena que acabara de aquella manera; pero, desde el punto de vista estratégico, su desaparición de la escena fue como la extirpación de un absceso peligroso. Ya había cumplido su función, y su muerte resolvió lo que habría podido convertirse en el dificilísimo problema de qué hacer con él más adelante».

A su asesino le procesó rápidamente, por orden de Giraud, un tribunal militar y se le ejecutó. Al día siguiente los jefes franceses accedieron a elegir a Giraud como alto comisario para sustituir a Darlan: pero ocupó el puesto por poco tiempo.

Si los Aliados no hubieran conseguido asegurarse la ayuda de Darlan, su problema habría sido mucho más difícil de lo que realmente fue. En efecto, en el Norte de África había casi 120.000 soldados franceses (unos 55.000 en Marruecos, 50.000 en Argelia y 15.000 en Túnez). Y aunque se encontraban desperdigados en un área muy extensa, habrían podido organizar una oposición formidable de haber continuado presentando resistencia.

El fin de la Escuadra francesa

El único punto importante en el que la autoridad y la ayuda de Darlan no consiguieron el efecto deseado fue respecto al traslado del grueso de la Escuadra francesa de Tolón al Norte de África. Su comandante, el almirante Laborde, no se atrevió a responder a la llamada de Darlan sin una palabra de aprobación de Pétain y, por otra parte, los alemanes interceptaron a un enviado especial mandado por Darlan para convencerlo. La vacilación de Laborde se prolongó y sus ansias se vieron apaciguadas por la astucia de los alemanes, los cuales con gran sagacidad, se detuvieron en la periferia de Tolón y permitieron que la ciudad quedase como zona no ocupada, con una guarnición de fuerzas francesas. Mientras tanto, los alemanes preparaban un plan para apoderarse de la Escuadra intacta, y lo pusieron en práctica el 27 de noviembre, tras bloquear la salida del puerto con un campo minado. Sin embargo, aunque el retraso había eliminado las posibilidades de hacer salir a los buques, los franceses consiguieron poner en ejecución los planes que ya habían previsto para el autohundimiento de los navíos, a tiempo para hacer fracasar los planes alemanes destinados a apoderarse de ellos y cumpliendo al mismo tiempo la promesa que Darlan había formulado en su coloquio inicial con Clark, en Argel, el 10 de noviembre: «En ningún caso nuestra Escuadra caerá en manos de los alemanes». La desilusión de los Aliados al ver que no llegaba la flota al Norte de África se vio ampliamente compensada por su alivio al saber que, con su autohundimiento, se había desvanecido para siempre el peligro de que la pudieran utilizar contra ellos.

Otro motivo de alivio, durante este período crítico, especialmente en los primeros días, fue que los españoles se abstuvieron de toda intervención y que Hitler tampoco intentó reaccionar atacando, a través de España, la fortaleza de Gibraltar, puerta occidental de entrada al Mediterráneo. El Ejército español habría podido inutilizar el puerto y el aeródromo de Gibraltar mediante fuego de artillería desde Algeciras, y cortar también las comunicaciones entre las tropas de Patton y las fuerzas aliadas en Argelia, pues el ferrocarril Casablanca-Orán pasaba junto a la frontera del entonces Marruecos español, a unos 30 km de distancia tan sólo. Cuando se proyectó la Operación «Torch», los ingleses habían dicho que, si España intervenía, sería imposible continuar utilizando Gibraltar, y, por su parte, el personal de Eisenhower que trabajaba en la elaboración del plan, calculó que se necesitaría una fuerza de cinco divisiones para ocupar la zona de Marruecos español y que ello requeriría tres meses y medio de tiempo. Pero, afortunadamente para los Aliados, España se mantuvo estrictamente neutral. Además, los archivos del Eje demostraron que Hitler, después de comprobar la habilidad de Franco para sustraerse a sus deseos de una acción contra Gibraltar a través de España, no tomó realmente en consideración el intento de una contraofensiva de este tipo en noviembre de 1942. Tiempo después, la idea volvió a considerarse, y entonces fue el propio Mussolini quien la propuso, en el mes de abril siguiente, cuando las fuerzas del Eje en Túnez se encontraban sometidas a una grave presión y se temía que pronto se produjese una invasión de Italia.

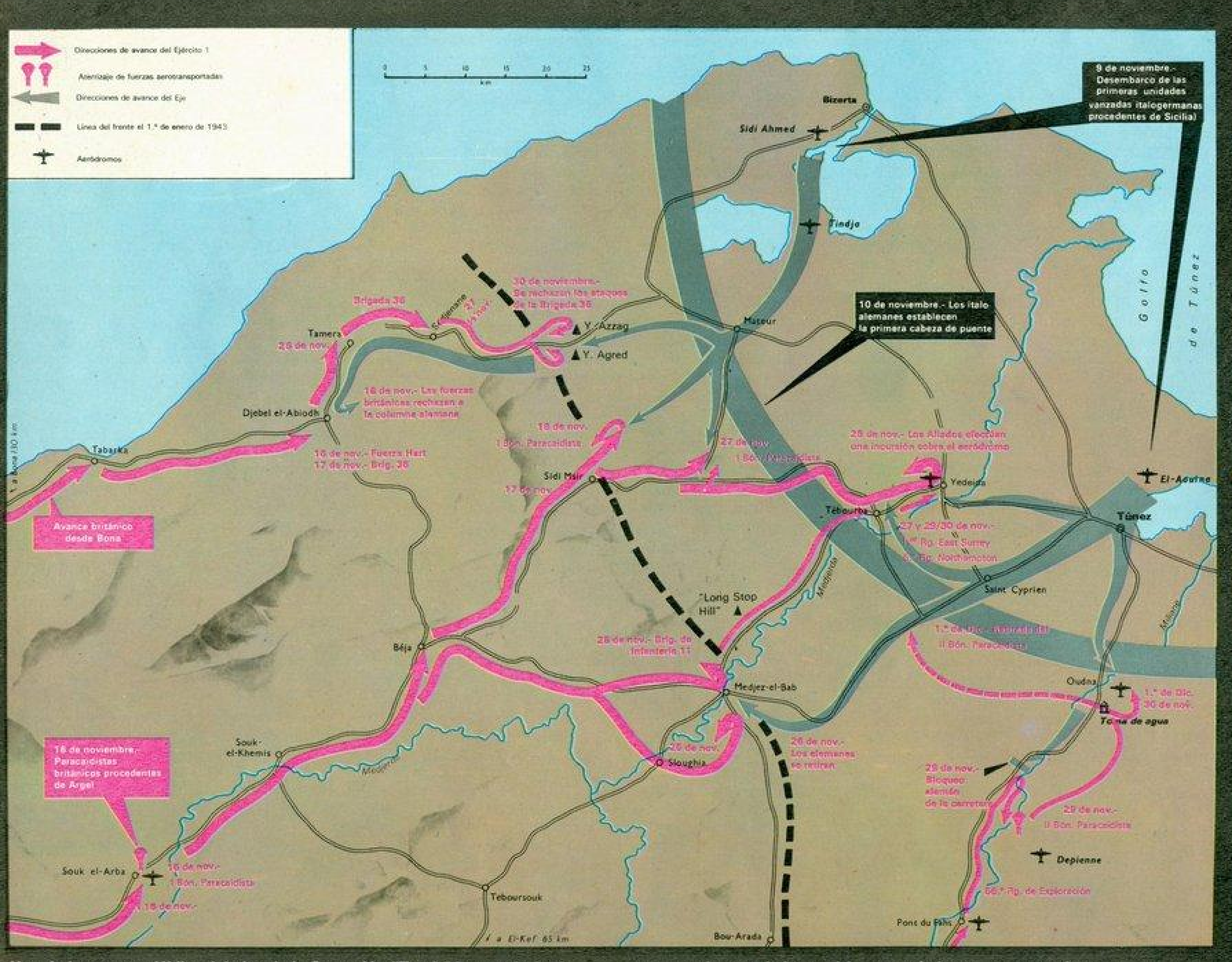
También entonces Hitler rechazó el consejo de Mussolini, tanto porque temía que un movimiento a través de España encontraría la altiva y obstinada resistencia de este país, como porque confiaba en que las fuerzas del Eje conseguirían mantener su dominio en Túnez. Esta confianza se vio reforzada por el notable, aunque transitorio, éxito obtenido por las reducidísimas fuerzas del Eje para contener el avance aliado en aquel período.

Norte de África, noviembre de 1942

EL DESARROLLO DE LA OPERACION "TORCH"

Anthony Farrar-Hockley, general de brigada

Poco después de los desembarcos efectuados en Argelia y en Marruecos, el Ejército 1 británico avanzó hacia Túnez para liberar la costa y enlazar con el Ejército 8, que avanzaba desde El-Alamein. Pero entonces se vio que la rápida ocupación de Argelia y de Marruecos había sido una excepción; en Túnez los alemanes reaccionaron con prontitud y eficacia, e incrementaron rápidamente sus fuerzas. El avance inicial del Ejército 1 fue realmente espectacular y muy bien dirigido, pero la tenaz resistencia de las fuerzas del Eje hizo que pronto disminuyese su ritmo y, finalmente, provocó su detención en las alturas que dominan el llano de Túnez.



Uno de los puntos débiles del plan de la Operación "Torch" lo constituía el hecho de que no se había tomado ninguna medida para neutralizar Túnez durante las fases iniciales de los desembarcos. Por otra parte, la reacción del Eje se manifestó más inmediata de lo que habían previsto los Aliados: se inició entonces una carrera entre el Ejército 1 aliado y las fuerzas ítalo-alemanas para apoderarse de los aeródromos más importantes con fuerzas aerotransportadas y, en una segunda fase, para ocupar los pasos de acceso a las llanuras tunecinas con fuerzas regulares. Los Aliados ganaron el primer "round"; pero en cambio su avance hacia Túnez y Bizerta se vio detenido por el Eje, a fines de noviembre, en una línea que iba de Oudna a Mateur.

Mientras navegaban hacia el África septentrional francesa, a bordo de los buques de transporte, los soldados americanos y británicos recibieron la noticia de la victoria de El-Alamein. Al mismo tiempo que esta fausta nueva animaba a los hombres para quienes se acercaba el momento del desembarco, el éxito del Ejército 8 echaba sobre sus hombros una carga aún más pesada. En efecto, no sólo se esperaba de ellos que realizasen con éxito un desembarco rápido y que luego ocupasen Túnez cuanto antes, sino que la esperanza de los altos mandos aliados era que sus fuerzas en el Norte de África se unieran con los veteranos del desierto para destruir las fuerzas italianas y alemanas antes de Navidad.

Como se sabe, ciertas consideraciones políticas habían sugerido realizar los desembarcos en lugares tan distantes entre sí como Casablanca, en la costa atlántica, y Argel, en la mediterránea. Las fuerzas que efectuaron dichos desembarcos eran muy importantes: representaban, en número, el equivalente de cinco divisiones, apoyadas por considerables fuerzas aéreas de ataque y otras aerotransportadas.

Mas la potencia ofensiva de estas fuerzas quedó pronto reducida por el hecho de tener que repartirse en tres zonas.

Una parte debía avanzar inmediatamente hacia el Este, para asegurarse la posesión del resto del litoral argelino y, sobre todo, del norte de Túnez, cuyos aeródromos y puertos eran tan accesibles al Eje. Correspondió al general sir Kenneth Anderson –comandante en jefe británico del Ejército 1– intentar conseguir este primer objetivo de la invasión, utilizando las fuerzas desembarcadas en Argel. Túnez se encontraba a una distancia de 900 km de recorrido montañoso, atravesado sólo por dos carreteras asfaltadas y un ferrocarril de escasa importancia. La Marina británica dominaba el mar; pero hasta que los aeródromos situados al Este no estuvieran en manos inglesas o americanas, tanto la tierra como el mar, en aquella dirección, estarían expuestos a los ataques de la aviación enemiga. El general Anderson mantenía la Brigada de infantería 36 en los buques, disponía además de suficientes embarcaciones de asalto para que pudieran actuar sus dos «comandos» los números 1 y 6, y mantenía un contacto constante con los aviones de transporte norteamericanos a fin de hacer llegar elementos de la primera brigada paracaidista en un radio de 600 millas. Sus otras dos unidades, la Brigada de infantería 11 y la Fuerza Blade (pequeño destacamento de autoametralladoras, de infantería motorizada, cañones y personal de los servicios, que se agrupaba alrededor del núcleo de carros de combate del Grupo 17 del 21° Regimiento de Lanceros) debían desplazarse por vía ordinaria o por ferrocarril.

La citada Brigada 36, transportada por mar, efectuó con éxito su primera acción, desembarcando el 11 de noviembre en Bujía, 190 km al Este; pero la fuerza del oleaje impidió que uno de sus batallones pudiera desembarcar en Yidjelli, 80 km más adelante. En este punto existía un aeródromo muy bien equipado, pero poco adecuado para ofrecer un buen apoyo aéreo. La RAF hizo aterrizar en él, audazmente, el 154° Escuadrón, la mañana del día 12, y reuniendo el combustible al alcance logró que pudiera elevarse una patrulla de *Spitfire*.

Cuando en Argel se supo que el convoy marítimo de Yidjelli se había visto obligado a volver y a desembarcar en Bujía, se dieron cuenta de la grave situación en que había quedado el 154° Escuadrón. Entonces se cargaron rápidamente seis camiones que viajaron durante la noche, llegando al aeródromo al amanecer del 13 de noviembre. Antes de que finalizara la operación de repostar, se iniciaron los primeros ataques aéreos del enemigo: el aeródromo de Yidjelli y la ciudad y el puerto de Bujía fueron alcanzados por bombas y torpedos con cierto éxito; el buque que había transportado el equipo del personal y el armamento de la Brigada 36 fue hundido.



Instantánea con un avance del Ejército 1 británico por tierras de Túnez camino de la costa. *(Imperial War Museum)*

Rápida reacción alemana

La reacción de los alemanes ante los desembarcos en el Norte de África fue rápida, como era habitual en ellos; no obstante, la fecha en que se manifestó por primera vez, el 12 de noviembre, no revela del todo su rapidez. La pronta actuación hay que atribuirla al mariscal Kesselring, comandante de la 2ª *Luftflotte* y jefe de todas las fuerzas aéreas alemanas en el Mediterráneo.

Aunque Hitler y cuantos le rodeaban habían permanecido indiferentes ante el creciente aumento de los partes del Servicio de Información, que insistían en las intenciones aliadas respecto al Norte de África, Kesselring no dejó nunca de permanecer alerta. En octubre pidió que se concentrasen fuerzas en Italia meridional, como inmediata reserva para oponerse a eventuales desembarcos en el Mediterráneo, tanto si se realizaban en la costa norteafricana, como en Sicilia o Cerdeña, o incluso Francia meridional. Pero tanto en octubre como a principios de noviembre se le denegó la demanda. En consecuencia preparó un grupo de batallones paracaidistas y un batallón destinado a la defensa de su puesto de mando, y concentró un grupo de aviones de transporte mixto: hidroaviones *Blöhm* y *Voss*, *Ju-52* «para todo» y bastantes *Ju-290*. Más tarde pudo disponer de los *Me-323*, de los *Ghibli* y de los *Savoia-Marchetti* italianos.

La noticia de los desembarcos llegó al puesto de mando de Kesselring el 8 de noviembre, una hora después de poner pie en tierra los primeros elementos aliados. Antes incluso de que Hitler le concediese carta blanca, Kesselring ya había dispuesto contramedidas inmediatas. Dio instrucciones a los miembros militares de la comisión de armisticio en Túnez para que llevasen a cabo negociaciones con el residente general francés, a fin de hacerle aceptar inmediatamente la presencia de unidades terrestres y aéreas procedentes de Sicilia y de Italia meridional. Estas negociaciones culminaron el 9 de noviembre. A las 10 horas del día 10, los primeros soldados alemanes desplegaban para la defensa de los accesos de dichos aeródromos y el personal de servicio en tierra disponía los materiales necesarios para situar los aparatos en línea de vuelo; mientras tanto, aviones de bombardeo atacaban los objetivos de Argel.

Como es natural, Kesselring intentaba situar su fuerza lo más al Oeste posible: le eran muy necesarios, como también al general inglés Anderson, los aeródromos avanzados, pues así podría enviar sus *Stukas* contra las fuerzas que se dirigían sobre las principales bases aéreas en Túnez. Además, cuanto más se extendiera en profundidad el territorio, más fácil le sería estar en condiciones de mantener una línea de comunicación con los Ejércitos del Eje en Libia. El día 11 confiaba lo suficiente en la aquiescencia del mando francés y de sus tropas como para emplear un batallón de paracaidistas en la conquista del aeródromo de Bona. Y así, la mañana del día 12, una formación de *Ju-52* que lo transportaba despegó hacia el Oeste.

Por su parte, los ingleses, menos prácticos en las acciones aerotransportadas, habían constituido por aquellas fechas una unidad de hombres especializados, dispuestos a dar la medida de su capacidad en aquella prueba. Aunque los aviones de transporte eran inadecuados para que pudieran partir simultáneamente todas las unidades de la 1ª Brigada de paracaidistas, el enorme potencial de las líneas civiles americanas de tiempos de paz había proporcionado los medios suficientes para transportar un mando de batallón, dos compañías de fusileros y los elementos ligeros de apoyo desde Cornualles hasta Argel. El 11 de noviembre este batallón, el III, al mando del teniente coronel Geoffrey Pine-Coffin, había recibido la orden de apoderarse, al día siguiente, del aeródromo de Bona. Así, pues, los dos grupos adversarios volaban hacia el mismo objetivo.

Aunque los norteamericanos eran hábiles como pilotos de los aviones de transporte *C-47 (Dakota)*, no sabían guiar ni conducir con pericia a su destino a los paracaidistas. Mientras volaban en dirección Este, en las primeras horas de la mañana del día 12, los aviones iban en formación uno detrás de otro, con el teniente coronel Dorset, su comandante, en el avión de cabeza de la 60ª División, 51° Grupo de la Aviación del Ejército de los Estados Unidos. A las 7,30 advirtió a



LOS VEHICULOS DEL EJE EN EL DESIERTO

Al estallar la guerra, las fuerzas alemanas disponían de una buena dotación de autoametralladoras y de vehículos semiorugas para la exploración y el transporte de personal. Los vehículos que representamos en estos grabados se utilizaron durante la guerra, y en el desierto constituyeron el elemento principal de las fuerzas acorazadas del *Afrikakorps.* Su velocidad los hizo muy útiles durante los movimientos iniciales en Túnez.

Sd. Kfz-7

Tractor semioruga para artillería. **Velocidad:** 50 km/h. **Autonomía:** unos 300 km. **Transporte de personal:** 9 sirvientes más dos conductores.

Sd. Kfz-222

Autoametralladora ligera. **Velocidad:** 80 km/h. **Autonomía:** 288 km. **Tripulación:** 3 hombres. **Armamento:** una ametralladora de 20 mm y otra de 7,92 mm.

Sd. Kfz-251

Vehículo acorazado semioruga para el transporte de personal. **Velocidad:** 50 km/h. **Autonomía:** unos 300 km. **Tripulación:** dos hombres. **Armamento:** dos ametralladoras de 7,92 mm.

Sd. Kfz-231

Autoametralladora pesada: todas las ruedas podían virar y eran motrices. **Velocidad:** 85 km/h. **Autonomía:** 300 km. **Tripulación:** cuatro hombres. **Armamento:** una ametralladora de 20 mm y otra de 7,92 mm.

(John Batchelor)

sus soldados que se mantuvieran dispuestos para el lanzamiento; pero después se dio cuenta de que el aviso era prematuro, porque había confundido Bujía con Bona (240 km más hacia el Este). Así, pues, los *Dakota* continuaron su vuelo durante una hora más.

A las 8,30 los *Ju-52* alemanes, que habían salido de Sidi Ahmed poco después del despegue de los ingleses de Argel, llegaron a la vista del aeródromo de Bona; pero entonces vieron a lo lejos las formas de hongo de los últimos paracaídas del III Batallón inglés, que estaba descendiendo, y, vencidos en la misma meta, no tuvieron más remedio que regresar a su base.

El batallón del teniente coronel Pine-Coffin era entonces la unidad más avanzada del Ejército 1. Privados de su tercera compañía de fusileros y habiendo sufrido bastantes bajas durante el lanzamiento, se sintieron aliviados al encontrar el aeródromo desierto. Sin embargo, esta situación favorable no duró mucho; en efecto, aunque el «comando» número 6 aterrizó en Bona más tarde, en el transcurso del mismo día, y aunque los *Spitfire* del 81° Escuadrón también llegaron poco después, a las pocas horas los aviones de Kesselring se resarcieron de la pérdida del aeródromo efectuando repetidas incursiones diurnas. Los ingleses perdieron muchos hombres y aparatos.

Al III Batallón de paracaidistas se le trasladó entonces a Argel, para unirse al resto de la primera brigada, recién llegada por mar y que se había dirigido al aeródromo Maison Blanche, ya que estaban en curso otras operaciones aerotransportadas. El I Batallón de paracaidistas estaba preparando su lanzamiento sobre el aeródromo de Souk el-Arba, en la más meridional de las dos carreteras hacia Túnez, y el batallón del teniente coronel Edson D. Raff, del 503° Regimiento de paracaidistas del Ejército estadounidense debía asegurar la posición de Youks-les-Bains, mucho más al Sur.

El día 15, la unidad estadounidense realizó con éxito el lanzamiento, y dos días después se hallaba en el aeródromo de Gafsa, en Túnez. Su arrojada seguridad conquistó la confianza de las fuerzas francesas locales y pronto dominó la zona. Sin embargo, el intento de lanzar al I Batallón de paracaidistas, del teniente coronel James Hill, no tuvo éxito: en contraste con Raff, cuya zona de lanzamiento se encontraba en el desierto, su objetivo se encontraba entre las montañas del Atlas y las nubes obligaron a los aviones a volver atrás. Ansioso por evitar el menor retraso, el general ordenó que se hiciera un segundo intento el día 16, y dispuso el lanzamiento «cuanto más adelante mejor».

El 16 de noviembre tuvieron buen tiempo en la mayor parte de su recorrido. Hill, de pie tras el piloto del avión que iba en cabeza, eligió una determinada zona para el lanzamiento, y las fuerzas se lanzaron sobre el aeródromo de Souk el-Arba y sus proximidades. Se encontraban entonces a más de 480 km de Argel y eran, junto con el lejano grupo de Raff, los elementos más avanzados del Ejército 1.

No se percibían síntomas de ocupación por parte de las fuerzas del Eje; pero algunas unidades francesas –de senegaleses–, al mando del coronel Jung, estaban atrincheradas alrededor del aeródromo y otras se encontraban en las cercanías; para impresionar al coronel francés, que manifestaba una actitud amistosa pero que no estaba dispuesto a colaborar, el coronel Hill hizo que su batallón pasara tres veces a través de Souk el-Arba, cada vez con una indumentaria distinta, y así muy pronto se difundió la idea que las fuerzas eran considerables.

A las 18 horas del día 16, el I Batallón de paracaidistas se encontraba en Béja, a 65 km al Nordeste, y al día siguiente dos pelotones y una sección de ingenieros paracaidistas continuaron, en autobús y a pie, hacia Mateur, pasando por la estación ferroviaria de Sidi Msir. A unos 25 km de Mateur la patrulla estableció contacto con los

LOS VEHÍCULOS DE LOS ALIADOS EN EL DESIERTO

Durante la guerra, los Aliados emplearon muchísimo las autoametralladoras para exploración, y les fueron especialmente útiles en la prolongada persecución del *Afrikakorps*. El *Humber MK1*, que aparece en la parte inferior, era el último de una serie, proyectada en Sudáfrica, que se utilizó con gran asiduidad en la guerra en el desierto. Estos vehículos fueron adaptados progresivamente sobre el terreno para proveerles de una gran variedad de armas. El *Daimler* se empleó en casi todos los teatros de operaciones en que actuaron las fuerzas británicas.



Daimler MK II
Velocidad: 80 km/h. **Autonomía:** 240-400 km. **Tripulación:** tres hombres. **Armamento:** un cañón de 37 mm y una ametralladora de 7,92 mm.

Humber MK I
Velocidad: 88 km/h. **Autonomía:** 576 km. **Tripulación:** tres hombres. **Armamento:** un cañón de 37 mm y una ametralladora *Vickers* de 7,7 mm.

(John Batchelor)

alemanes, destruyendo tres autoametralladoras y tres carros de exploración. Grandemente impresionado por esta victoria, el batallón de tropas senegalesas de Sidi Msir se dejó convencer fácilmente para cooperar de manera activa.

Mientras tanto, las fuerzas que avanzaban desde Argel y la brigada que había tomado tierra en el puerto de Bujía se aproximaban rápidamente a la frontera tunecina. El mando de las operaciones lo asumía el mayor general Eveleigh, quien había establecido en Bona el puesto de mando de la División 78.

Fracasa el intento de tomar Mateur por asalto

En el Norte el avance se desarrolló hacia Bizerta. Una pequeña columna motorizada, al mando del comandante V. Hart, intentó lanzarse hasta Mateur, con la esperanza de alcanzar este nudo de carreteras antes de que lo hiciera el enemigo. Pero ya había pasado más de una semana desde los desembarcos en Argel, y los aviones de transporte de Kesselring llegaban al ritmo de 50 vuelos por día. Cuando se encontraban a pocos kilómetros de Mateur, los hombres de Hart tropezaron con una posición de bloqueo cuyo núcleo estaba constituido por medios acorazados; la columna de Hart fue dispersada. En grupos separados, los supervivientes volvieron fatigosamente hacia la Brigada 36, que avanzaba tras ellos a lo largo de la costa.

El escuadrón de exploración de la citada Brigada 38 alcanzó el Yébel el-Abiodh el día 7 de noviembre y limpió de enemigos el pueblo, el lecho del torrente y las alturas circundantes. El día 18 llegó el 6º Regimiento *Royal West Kent* para relevarlo, y el oficial que lo mandaba, el teniente coronel Howlett, dio la orden de atrincherarse.

Durante la mañana todo estuvo tranquilo. Pero a las 15 horas, aproximadamente, se vio aproximarse una columna mixta, de 30 carros de combate alemanes, *Mark III* y *IV*, y cierto número de autoametralladoras, procedente de Mateur; creyendo quizá que Yébel el-Abiodh no estaba ocupado, avanzaban parcialmente desplegados. Detras de los carros de combate, en camiones, iba un destacamento de infantería paracaidista. Los soldados del *West Kent* abrieron fuego a 180 metros de distancia y pusieron fuera de combate a los dos primeros carros. Luego comenzó la refriega en el interior y en el exterior del pueblo; los potentes cañones de 75 mm del carro de combate *Mark IV* tenían un gran alcance y sus disparos fueron mortíferos para los cañones contracarros británicos de 37 y 57 mm. Pero cuando el grupo de artillería de campaña, entró en acción en tiro contracarros y ante el fuego constante por parte de la infantería y de los morteros del *West Kent* los alemanes acabaron retirándose.

En el Sur, la Brigada 11 proseguía hacia Medjez el-Bab. En aquel importante punto, el general francés Barré había concentrado seis batallones coloniales, pero al mismo tiempo sostenía negociaciones con las autoridades locales alemanas respecto del uso futuro que se debía hacer de ellos. Mas, el 19 de noviembre interrumpió las negociaciones, e inmediatamente fue atacado por fuerzas alemanas terrestres y aéreas; los ataques de la aviación eran masivos. En seguida envió mensajes a Argel, pidiendo protección aérea y el apoyo de carros; ni aquélla ni éstos estaban disponibles y Barré protestó, alegando que se veía forzado a retirarse. Así lo hizo durante la noche del 20, mientras unidades alemanas, compuestas de infantería paracaidista e ingenieros, reforzadas por una compañía de carros, consolidaban sus posiciones en la línea oriental del río Medjerda y completaban los preparativos para la demolición de puente.

El 24 de noviembre, la Brigada 11 se aproximó desde Béja y desencadenó un ataque nocturno para apoderarse de la orilla oriental y del puente. Aguas arriba del río, en Sloughia, el 5º *Northampton* atravesó el río rápidamente, mientras el II *Lancashire Fusiliers* llegaba por carretera y ferrocarril desde el Oeste; pero se hizo de día antes de que pudiese llegar a la orilla, y el teniente coronel Manly, del *Lancashire Fusiliers*, fue herido mortalmente por una ráfaga de ametralladora. Refugiándose entre viñas y setos, los hombres del batallón alcanzaron el río para vadearlo.

Pero era demasiado tarde: el sol les daba en los ojos mientras trepaban por la abrupta orilla oriental y los alemanes, por su parte, habían emplazado muy bien sus armas. Empleando los carros de combate para contrarrestar el avance del Regimiento *Northampton* por el flanco, rechazaron a los *Lancashire Fusiliers* con un fuego cerrado de morteros y de armas ligeras. Se requirió un poco de tiempo para organizarse; pero un oficial del Regimiento 132, el capitán George Barker-Benfield, atravesó el río en su ayuda, y con el fuego de la artillería que pidió y el de sus propias armas, los fusileros lograron ponerse a cubierto detrás del terraplén occidental.

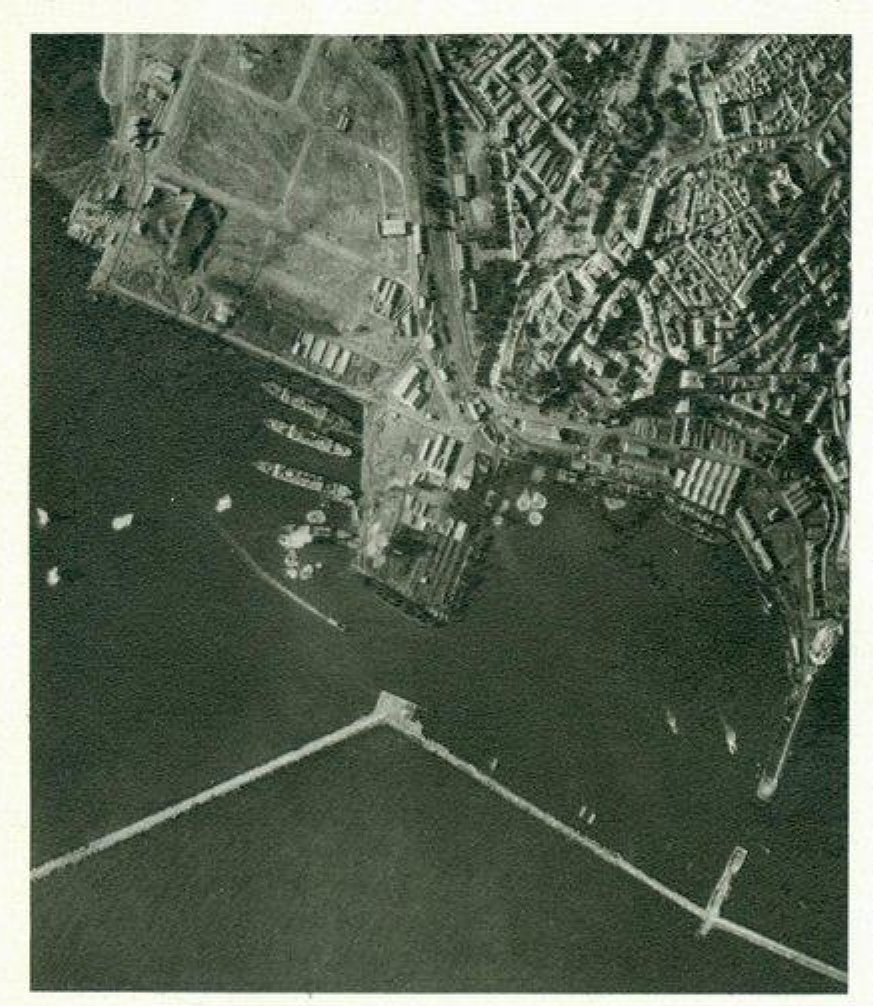
Como medida de precaución, los alemanes habían demolido el puente.

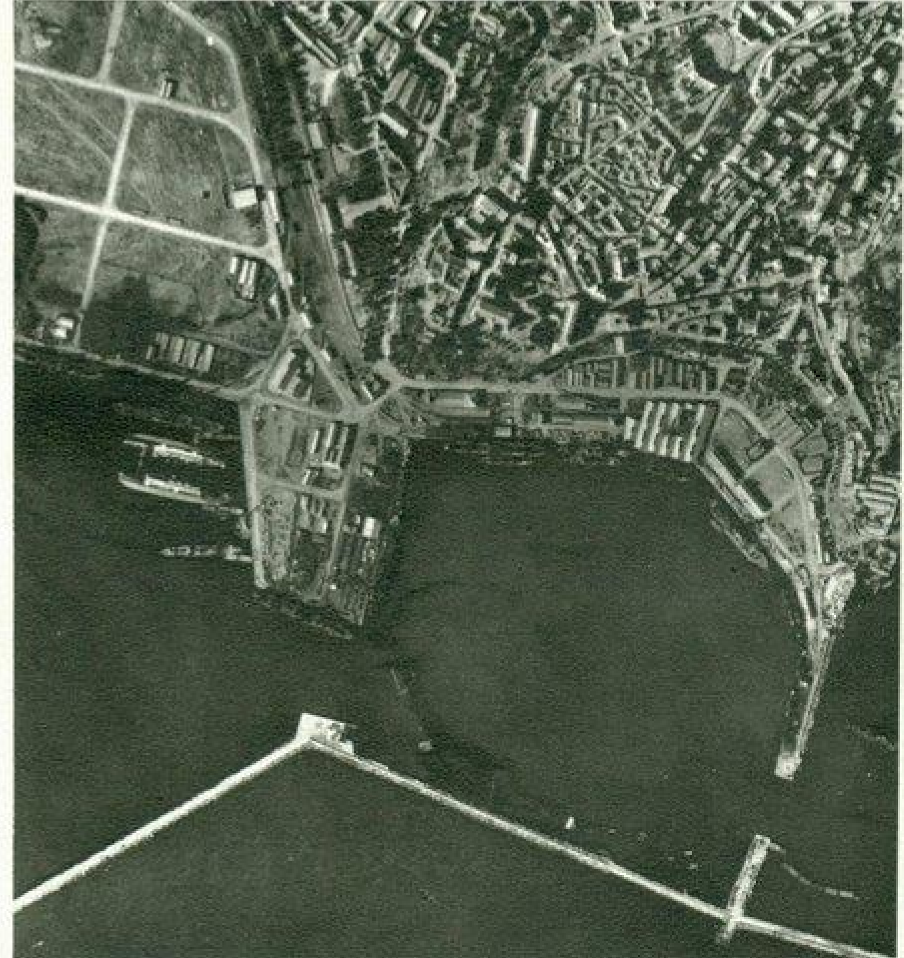
No fue una noche alegre para la Brigada 11: sus pérdidas eran graves y sabía que al día siguiente tendría que atacar de nuevo. Esta vez, el 1er Regimiento *East Surrey* conduciría el asalto y todos esperaban un duro combate; pero, en el momento en que iban a entrar en contacto con el enemigo, descubrieron con estupor que los alemanes se habían retirado.

En el Norte, el 26 de noviembre, la Brigada 36 alcanzó Tamera, a unos 10 km más allá de Yébel el-Abiodh, y se adelantó hasta Sedjenane. La lucha que sostuvo para avanzar a través de estas disputadas colinas fue valerosa; en efecto, además de los peligros de los combates terrestres, hubo también frecuentes ataques por sorpresa de los *Stukas*, a todas horas del día.

El día 28 el VIII *Argyll and Sutherland Highlanders* se encaminó hacia el último paso de las colinas, antes de llegar a Mateur; allí, entre Yébel Azzag y Yébel Agred, se encontraba la estación de Jefna. En aquella posición bien protegida los alemanes estaban a la espera, bien provistos de armas. Sorprendieron totalmente a los hombres del *Argyll* y, en el transcurso de una terrible jornada, pelotones y a veces simples escuadras, diseminadas a uno y otro lado de la carretra, trataron de re-

Estas fotografías demuestran la eficacia de los ataques llevados a cabo por los aviones del Eje contra el puerto de Bujía: la primera se tomó en el curso de un ataque aislado. La segunda, tomada después de otros ataques, muestra dos grandes barcos tumbados sobre sus costados en el mismo lugar de amarre. *(Foto FP)*





sistir sin ceder terreno, mientras otros avanzaban paso a paso hacia las cimas de los dos grandes Yébel. Al caer la noche, se ordenó a los escoceses que se retiraran.

El 30 de noviembre, la Brigada 36 realizó otro intento. El comando nº 6, que ahora había sido asignado a la brigada, recibió la orden de conquistar Yébel Azzag, designado como Green Hill (colina verde), mientras soldados del *West Kent* debían apoderarse de Bald Hill (colina calva), la desnuda cima de Yébel Agred. Durante todo el día y parte de la noche siguiente, cada una de estas fuerzas atacantes pareció estar a punto de rechazar a los alemanes, pero en ningún momento lograron reunir el número suficiente de hombres para la acción decisiva. Bajo una lluvia torrencial, se revocó la orden de ataque.

En la carretera central, el avance hacia Mateur y Tébourba continuó aquella misma semana. El I Batallón de paracaidistas se dirigió al este de Sidi Msir, en una marcha nocturna. El coronel Hill había recibido noticias fidedignas sobre las localidades en las que se encontraba el enemigo; pero sus fuerzas eran demasiado escasas y sus armas demasiado ligeras para poder atacarlo. Irritado e impaciente, decidió desencadenar un ataque nocturno contra una posición cerca del vado de Bordjgué.

Este asalto se llevó a cabo con éxito, pero costó muy caro.

La fuerza alemana va en aumento

Habían transcurrido ya dos semanas desde el primer desembarco. En Túnez, el general de división Nehring había asumido el mando de las fuerzas del Eje que llegaban constantemente. El 26 de noviembre eran ya demasiado fuertes como para desbaratarlas con un golpe de mano. Además de Sidi-Ahmed, en El-Aouina, había cinco aeródromos bien equipados en la zona Bizerta-Túnez y desde ellos 20 grupos de *Stukas* y de cazas operaban diariamente, mientras la mayor parte de las misiones de bombardeo más importantes partían todavía del territorio italiano. Unos 95 carros de combate se encontraban en posición, de los que un tercio estaba compuesto por los *Mark IV*; asimismo, las autoametralladoras y los vehículos de exploración eran numerosos, y a partir del 20 de noviembre se contó también con 60 vehículos acorazados para el transporte de tropas. Seis batallones de infantería paracaidista alemana y uno de ingenieros paracaidistas fueron los primeros en llegar. Cuatro batallones de infantería de refuerzo, destinados en un principio a Rommel, combatían con unidades de primera línea, y con ellos había llegado el primer contingente italiano. El punto débil de los alemanes lo constituía la artillería; pero esto no era un obstáculo para el desarrollo de las operaciones: los *Stukas* proporcionaban durante el día el intenso apoyo de su bombardeo en picado inmediato y los morteros aportaban también su mortífera contribución.

Mas, a pesar de la notable fuerza de que disponía, Nehring no estaba tranquilo. La línea de conducta que se proponía el OKW era reforzar Túnez hasta que el Eje estuviese en condiciones de pasar al ataque contra los «anglosajones». En el ínterin debía mantenerlos a la distancia suficiente como para permitir a los refuerzos sucesivos desencadenar una ofensiva desde posiciones tácticamente ventajosas.

Inmediatamente, Nehring se encontró bajo la amenaza de un avance aliado a lo largo de un frente de unos 50 km, desde Mateur a Medjez el-Bab. Pero se producían otros movimientos de fuerzas en su dirección a través de Bou-Arada; movimientos que, si se llevaban adelante, añadirían otros 50 km al frente y lo privarían del uso de los aeródromos de Pont du Fahs, Depienne y Oudna. No se tomó a la ligera a ninguna de las columnas que avanzaban. Nehring sabía que no las había alcanzado todavía los carros de combate; pero por los partes del Servicio de Información, sabía que los británicos habían desembarcado sus *Crusader* y *Valentine*.

Con el aumento de fuerzas, los alemanes ya no se sentían inclinados a permanecer quietos en sus reductos y esperar las incursiones de los paracaidistas, por lo que hubo continuos intentos de penetración en el Sur, desde Mateur, a través de Bordjgué. Los contraataques norteamericanos y británicos los rechazaron; pero hubo momentos difíciles para ellos, especialmente cuando los *Stukas* los bombardearon en picado.

El 26 de noviembre los medios acorazados aliados realizaron su primera salida en la llanura de Túnez, cuando los *Stuart* norteamericanos y las autoametralladoras de la *Derbyshire Yeomanry* efectuaron una incursión sobre el aeródromo de Yedeida y destruyeron 37 *Stukas* en tierra. Temiendo un desastre, el general Nehring telegrafió a Kesselring que aquello podía ser el preludio de un rompimiento del frente por parte del enemigo. Pero Kesselring le calmó y le prometió acudir a Túnez al día siguiente.

El éxito de la incursión contra Yedeida, junto con la perspectiva de poder explotar el inexplicable abandono de Medjez el-Bab por los alemanes, hizo renacer las esperanzas aliadas. El 27 de noviembre, a las primeras horas de la mañana, el 1.er Regimiento *East Surrey* alcanzó Tébourba y la rebasó en dirección a Yedeida y al aeródromo. El *Surrey* se abrió camino hasta la parte opuesta del pueblo, pero inmediatamente sufrió un contraataque por parte de 17 carros de combate alemanes y de una unidad de infantería en vehículos semiorugas, mientras una potente acción de artillería se concentraba sobre el pueblo. Hallándose en descubierto, el regimiento recurrió al apoyo de su grupo de artillería, cuyos ocho cañones continuaron haciendo fuego hasta que, disparando con ángulo de elevación cero, siete de ellos fueron puestos fuera de combate por los carros. Los días 29 y 30, el *Northampton* intentó reconquistar Yedeida con el apoyo de una compañía de carros *Grant* y del Grupo de Artillería de Campaña CDXCVI; pero la visita de Kesselring y los refuerzos recibidos habían reanimado el valor de Nehring, que pudo concentrar los medios acorazados, la infantería y el apoyo aéreo contra las posiciones de partida y contra los soldados británicos y americanos que habían salido de ellas. Además, ante la insistencia de Kesselring, se puso de nuevo en funcionamiento el aeródromo de Yedeida. Los batallones de la Brigada 11 británica se encontraban ahora en la poco envidiable situación de ver cómo despegaban los *Stukas* para apoyar los ataques alemanes que los rechazaban hacia el corazón de la zona montañosa.

En retaguardia, el general Anderson se había ocupado de reunir y reorganizar sus fuerzas para explotar el avance sobre Yedeida. Una brigada acorazada americana, el grupo de combate B y la Fuerza Blade, reforzados por el II *Lancashire Fusiliers*, debían avanzar hacia Túnez. Para asegurarse que los alemanes no podrían utilizar los aeródromos situados inmediatamente al Sur, se debía lanzar un batallón de paracaidistas en Pont du Fahs a fin de destruir los aviones y las instalaciones, operación que se repetiría, a lo largo de la operación, en Depienne y Oudna.

Se escogió para esta empresa el II Batallón de paracaidistas, al mando del teniente coronel John Frost, y a medianoche, entre el 27 y el 28 de noviembre, se le advirtió que el 56º Regimiento de exploración había alcanzado Pont du Fahs, minado y abandonado por los alemanes.

La marcha sobre Oudna

El II Batallón de paracaidistas despegó, en 44 aparatos *Dakota*, a las 11,30 del día 29, justamente en el momento en que el *Northampton* realizaba su primer intento de ocupar Yedeida. A las 14,45 horas, Frost señaló al piloto del avión de cabeza el punto en que se debía realizar el lanzamiento, y los aviones se situaron horizontalmente a unos 180 metros sobre el punto indicado. Como se había previsto, no hubo oposición. A las 16 horas un escuadrón del 56º Regimiento de exploración se les unió por breve tiempo antes de continuar su misión hacia el Norte; pero a las 17 volvió para informar que los alemanes habían formado una barrera en la carretera de Túnez, a unos 8 km de Depienne. Se trataba de la carretera hacia Oudna y la noticia reforzó la intención de Frost de marchar a través de los campos, lejos de la carretera y de las pistas adyacentes.

La distancia que había que cubrir era de unos 29 km en línea recta y alrededor de 40 km de camino efectivo. Hacia el mediodía del 30 llegaron a la presa de agua, cerca del aeródromo, y allí John Frost se detuvo mientras sus hombres descansaban brevemente. Es probable que algunos árabes, que habían acudido a verles, comunicaran a los alemanes la noticia de su presencia, ya que, aunque el aeródromo había sido ocupado con rapidez, las fuerzas enemigas apostadas tras la estación del ferrocarril estaban alertas y dispuestas para la acción. Se trabó un combate que pronto sería una fuente de preocupaciones para Frost. En efecto, no contaba con armas pesadas que oponer a los carros de combate, sus municiones eran limitadas y además no lograba ponerse en contacto con el mando del Ejército 1. En las primeras horas de la noche, unos aviones *Me-109* lo localizaron y atacaron sus posiciones.

El. II Batallón de paracaidistas se concentró, pues, durante la noche en la presa de agua, donde logró entretener a las patrullas enemigas; de vez en cuando el cielo se iluminaba con las llamaradas de las bombas aliadas que caían sobre Túnez y por el fuego de la artillería antiaérea alemana: la *Flak*.

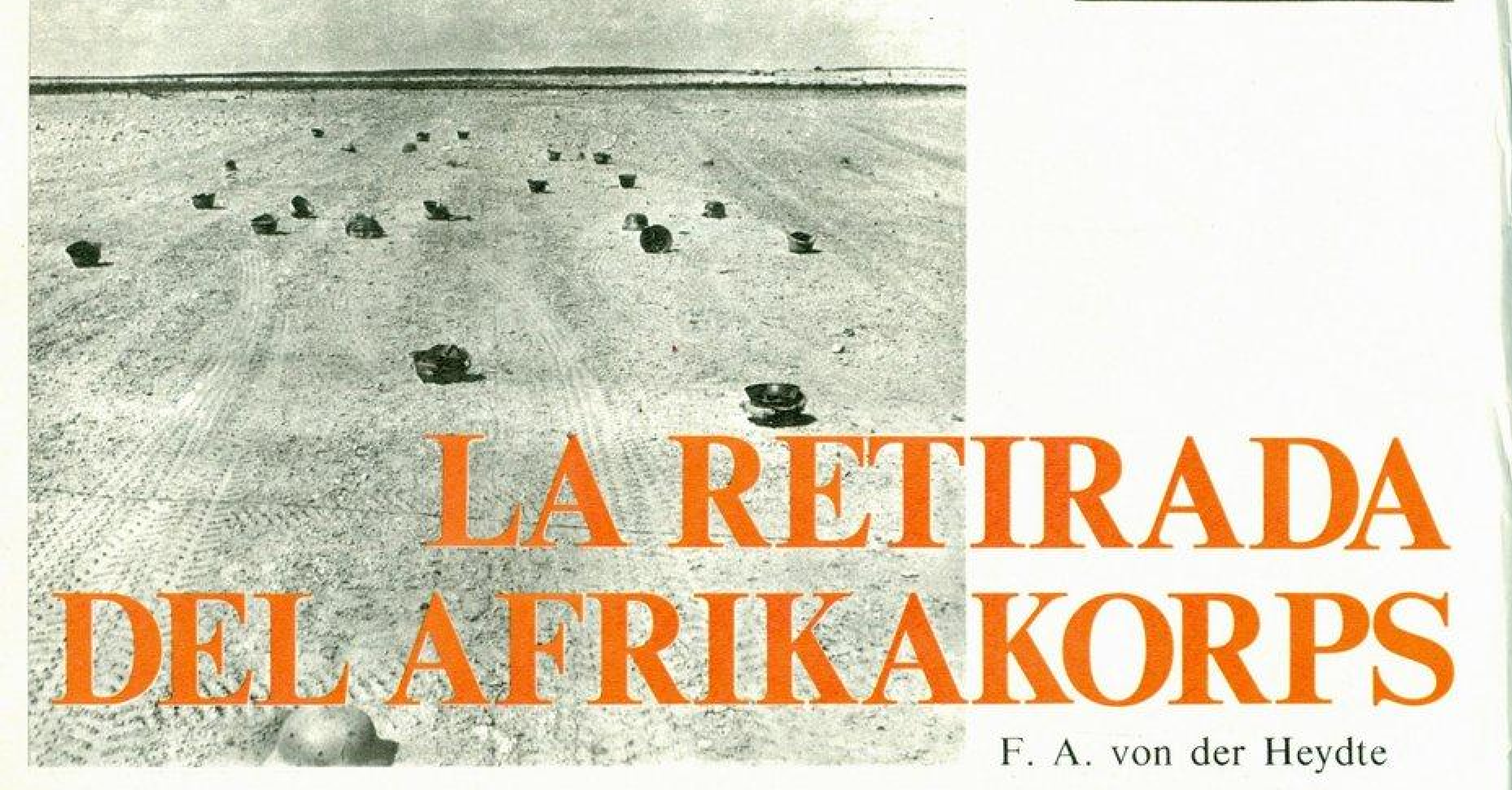
El 1 de diciembre, de madrugada, les llegó un mensaje por radio informando que las columnas del Ejército 1 no habían logrado pasar más allá de Yedeida.

Se trataba de una noticia deprimente. En efecto, se encontraba a más de 80 km de las líneas aliadas más próximas y las fuerzas alemanas de aquellos contornos no estaban sometidas a ninguna presión que pudiera inducirlas a retirarse. Como confirmación de estas consideraciones, se divisaban ya las autoametralladoras germanas en observación por los alrededores, y en seguida los carros de combate y la infantería comenzaron a aproximarse, precedidos por el fuego de la artillería ligera y de los morteros; después de haber rechazado este ataque y otro posterior, así como una intimación de rendición, el batallón empezó a abrirse camino, combatiendo, hacia el Oeste y hacia el Norte. Marchando noche y día, deteniéndose a menudo para combatir, descansando raramente y llevando a hombros a los que iban siendo heridos durante la marcha, llegaron finalmente a la ciudad de Medjez el-Bab la noche del 3 de diciembre. Reagrupándose en formación, los supervivientes entraron en la ciudad en ruinas.

Medjez el-Bab se hallaba ya sólidamente en posesión de los Aliados y estaba destinada a permanecer así, a pesar de los repetidos intentos alemanes de corregir el error que habían cometido al abandonarla. Pero, en cambio, se había perdido Tébourba, pese a la tenaz defensa del II Batallón del *Hampshire*. Había llegado la hora para los Aliados de permanecer a la defensiva y bloquear las vías de acceso, aprovechándose de la naturaleza accidentada de las montañas, que favorecía su defensa.



A. FARRAR-HOCKLEY, GEN. DE BRIG.
Educado en la escuela de Exeter, salió de ella para enrolarse, a pesar de no tener la edad requerida, en las filas del Regimiento del Gloucestershire. En 1942 era ya oficial de las fuerzas aerotransportadas que se estaban formando; participó en las campañas del Mediterráneo y después de la guerra prestó servicio en Palestina, Chipre, Port Said, Jordania, el Radfan y Borneo, como oficial del Estado Mayor de los *Glosters*, combatió en Corea y quedó prisionero de los chinos durante dos años y medio. Luego, una vez liberado, mandó una brigada de paracaidistas. Autor de cuatro libros biográficos y de historia militar, se le conoce por sus transmisiones radiofónicas sobre la resistencia de los prisioneros al lavado de cerebro.



LA RETIRADA DEL AFRIKAKORPS

F. A. von der Heydte

Nueve días después de comenzar la segunda batalla de El-Alamein, la "Panzerarmee Afrika" de Rommel, exhausta y en mala situación a causa de la superioridad de los recursos del Ejército 8 de Montgomery, comenzó su retirada. Dificultado por las órdenes de Hitler de "vencer o morir" y bajo la pesadilla constante de la amenaza del avance aliado desde Argelia hacia el Este, Rommel se vio forzado a retroceder hacia Tripolitania para acortar distancias con sus líneas de abastecimiento. Antes de que finalizara la segunda semana de diciembre, el "Afrikakorps" se encontraba ya fuera de Cirenaica, donde no volvería jamás. El presente relato sobre la retirada de Egipto de las fuerzas supervivientes del Eje lo escribe el comandante de la retaguardia de Rommel.

El día 23 de octubre de 1942, el Ejército 8 británico atacó las posiciones alemanas e italianas cerca de El-Alamein. Pero hasta el 30 de octubre, Rommel, perdido ya su optimismo, no advirtió al Mando Supremo, en Roma que, si los ataques británicos continuaban, las reservas que todavía le quedaban se agotarían y se derrumbaría el frente.

Después, en el transcurso de la noche del 30 al 31 de octubre, el general Montgomery desencadenó un nuevo ataque en el sector Norte. Con un movimiento envolvente, algunas unidades australianas lograron irrumpir a través de las líneas alemanas e italianas en el preciso punto de contacto entre la División de infantería 164 alemana y la División italiana *Trento*. Por la retaguardia de la División 164, los australianos atravesaron la carretera de la costa y llegaron al mar, encerrando en una trampa a la citada división alemana.

Así, a partir del día 31 de octubre, Rommel se encontró luchando en lo que se podría describir como una «guerra en dos frentes», pero de un tipo muy particular. Lo mismo combatía contra los atacantes británicos, para lograr mantenerse en sus posiciones, como contra sus superiores alemanes, para conseguir que se le diera el permiso de abandonarlas. Contra las unidades británicas y australianas que había apresado en una trampa a la División 164, Rommel concentró, prácticamente, todas sus fuerzas acorazadas y motorizadas. Tres divisiones acorazadas –la 21ª y la 15ª *Panzerdivisionen* y la División italiana *Ariete*– iniciaron los preparativos para contraatacar al sur de la carretera de la costa. Las dos divisiones motorizadas de Rommel –la División Ligera 90 alemana y la División italiana *Trieste* –recibieron la orden de atacar por la misma carretera.

Este contraataque alemán tuvo éxito. Las fuerzas atacantes lograron abrirse camino hasta la División 164, que aún seguía cercada, de modo que ésta logró retirarse; pero el éxito se consiguió a costa de graves pérdidas, tanto por parte de las fuerzas que realizaron el contraataque como de las unidades alemanas liberadas, creando grandes vacíos que no se pudieron rellenar con la debida rapidez y que, prácticamente, impidieron a los alemanes, a partir del 31 de octubre, continuar la batalla.

Después de una breve pausa, Montgomery lanzó un nuevo golpe contra las fuerzas de Rommel en el transcurso de la noche del 1 al 2 de noviembre. Los ingleses atacaron nuevamente en el sector Norte, en la zona de Sidi Abd-el-Rahman. Una vez más los británicos se lanzaron entre las fuerzas alemanas, concentradas en el Norte, y la masa de las unidades italianas que constituían la prolongación, hacia el Sur, de la línea del frente del Eje, reforzada tan sólo por la brigada de paracaidistas alemanes del general Ramcke; y una vez más les fue posible a los ingleses, gracias a la existencia de este punto débil, realizar una profunda penetración. Tuvieron pocas dificultades para rechazar y cercar a la División acorazada italiana *Littorio*, cuarta y última de las divisiones acorazadas de Rommel, que él había mantenido retrasada como elemento de enlace entre los sectores italianos y alemanes. La mañana del 2 de noviembre carros de combate alemanes, con el valor que da la desesperación, trataron de rechazar al enemigo cerca de Tell el-Aqqaqir; pero ya no había esperanzas de rechazar al Ejército 8 –el cual, según la justa valoración de Rommel, debía constar de dos o tres divisiones acorazadas y, por lo menos, una división de infantería motorizada– ni de taponar la brecha que en el frente se había ido ensanchando de hora en hora.

El mismo día, el 2 de noviembre, Hitler, alarmado por los informes procedentes del campo de batalla, mandó un mensaje por radio a Rommel diciéndole que no se debía pensar en otra cosa que en resistir hasta el fin y que para las unidades alemanas no había más que esa alternativa: o la victoria o la muerte.[1]

Pero Rommel se daba perfecta cuenta de la inutilidad de seguir defendiendo El-Alamein. Veía claramente que la única forma de evitar el aniquilamiento completo de sus tropas era retrasar el avance aliado durante aquel día hasta el crepúsculo, para retirarse después, protegidos por la oscuridad, a nuevas posiciones preparadas de antemano. Rommel había tomado su decisión antes

[1] Por lo que se ha visto en artículos anteriores sobre la batalla de El-Alamein, este telegrama de Hitler es, en realidad, del día 3 de noviembre. En efecto, el mensaje le llegó a Rommel hacia las 15.30 del 3 y sería increíble que el tiempo de transmisión hubiese rebasado las 24 horas. (Nota de la edición italiana).

de que llegase el mensaje de Hitler, y por lo tanto cursó la orden de retirada. Así, mientras se descifraba el mensaje del *Führer*, las unidades italianas y alemanas comenzaron a abandonar sus posiciones y a replegarse hacia el Oeste.

Los primeros movimientos de retirada de las fuerzas del Eje se realizaron en un relativo orden en el curso de la noche del 2 de noviembre, y parece ser que no fueron descubiertos por los ingleses hasta bastante después. La falta de medios de transporte representaba la mayor dificultad: la misma columna de vehículos debía evacuar, una tras otra, a dos o más unidades. La mayor parte de las unidades italianas habían sido asignadas a columnas de camiones alemanes, dificultando más las cosas a causa de numerosos malentendidos, fricciones e inconvenientes.[2]

La tarde del 2 de noviembre, mientras se cursaban las órdenes para retirarse a las unidades de su Ejército, Rommel enviaba a Hitler su informe. En él comunicaba al *Führer* la orden de retirada que se había dado y pedía una confirmación por su parte. Al día siguiente, el 3 de noviembre, Rommel recibió, por fin, el texto descifrado del mensaje original de Hitler, mientras la retirada ya estaba en plena marcha. Sin embargo, pensó que se trataba de la respuesta al informe que le había enviado por la tarde del 2 de noviembre y dedujo entonces que Hitler le negaba el permiso para retirarse.[3]

Después de un momento de vacilación, Rommel decidió obedecer la orden de Hitler. Entonces dio contraórdenes, interrumpió el movimiento hacia el Oeste y dispuso que las unidades que lo estaban efectuando invirtieran su marcha y adoptasen nuevas posiciones defensivas a lo largo de una anterior «línea defensiva retrasada», que corría paralela a la línea originaria del frente y que los soldados alemanes habían denominado «pista de los postes de telégrafo». Esta nueva orden llegó a las unidades en marcha en momentos y lugares muy diversos. En efecto, la infantería había abandonado ya sus posiciones organizadas para la defensa, sus trincheras y la protección del alambre de espino y de los campos minados, y en consecuencia ahora se veía forzado a combatir en una zona que carecía de cualquier refugio o protección sobre el terreno. Y aún más, las unidades acorazadas, que debían sostener el peso más importante de la batalla, se encontraban aisladas de sus líneas de abastecimiento, que habían sido desmanteladas en el curso de la retirada anterior, y estaban completamente paralizadas por la falta de municiones y de carburante.

En el transcurso de la noche del 3 al 4 de noviembre, se desencadenó un nuevo ataque británico al sur de Tell el-Aqqaqir. Este ataque completó la victoria del Ejército 8. Las líneas defensivas alemanas, que ya no tenían profundidad, fueron rotas fácilmente, y así, en el curso de la mañana del 4 de noviembre el desorden y la confusión reinaban en las filas del Eje. Ya no se podía pensar en una defensa organizada ni en una retirada ordenada.

Según el juicio que más tarde expresó Rommel, el destino de su Ejército se decidió efectivamente entre las primeras horas de la tarde del 3 de noviembre y la tarde del 4 de noviembre. En aquel breve período perdió unos 200 carros de combate y vehículos acorazados, así como la mayor parte de las unidades italianas.

Aquellas 24 horas fueron también decisivas en lo que respecta a las relaciones entre Hitler y Rommel. En la «pista de los postes de telégrafo» Rommel se transformó en un convencido adversario de Hitler. En realidad es difícil comprender por qué durante 24 horas Rommel había intentado adaptarse a la fatal orden de Hitler de combatir o perecer.

Probablemente temía que, si desobedecía las órdenes del *Führer*, éste lo destituiría del mando y lo sustituiría por otro general que habría ejecutado cualquier orden que le diera Hitler, pero que sería incapaz de conducir la guerra en el desierto y de guiar al Ejército en la guerra de movimiento que lo esperaba.

El día 5 de noviembre, Rommel trató de volver a recuperar el dominio de las operaciones, estableciendo una línea de detención en Fuka, con objeto de ofrecer protección a las fuerzas en retirada. Esta posición temporal la habían preparado, a toda prisa y con trabajos limitados, las fuerzas italianas que ya habían afluido en aquella línea durante la noche del 3 al 4 de noviembre. Cuando las unidades alemanas que se retiraban llegaron a la línea de Fuka, parte de las unidades italianas reemprendieron el repliegue.[4] Parecía imposible detener la retirada. Pero, al mismo tiempo, también parecía que los ingleses habían quedado muy impresionados ante la fuerte resistencia opuesta por algunas unidades aisladas, y por esta razón no lograban darse cuenta de la gravedad de la derrota sufrida por el Eje. En consecuencia, atacaban (ésta era por lo menos la equivocada impresión que prevalecía en el campo alemán) tan sólo en los puntos donde podían envolver las posiciones y perseguir a las fuerzas en retirada.

Durante el curso del día 5 de noviembre, lograron penetrar en la línea de Fuka, mientras la retirada germano-italiana se hacía cada vez más precipitada. Una columna interminable de camiones italianos y alemanes sobrecargados y de otros muchos vehículos se desplazaba hacia el Oeste por la única carretera existente: la de la costa. Casi todas las unidades estaban desmembradas y mezcladas. La mayor parte de los soldados sólo tenían un deseo: encontrar un medio de transporte que los llevara hacia la retaguardia. Aquellos días era muy corriente ver soldados italianos y alemanes que viajaban en el mismo camión. La RAF no tuvo dificultades para atacar a esta interminable columna, y un número cada vez mayor de vehículos del Eje destruidos quedaba diseminado a lo largo de la carretera a medida que proseguía la retirada.

En esta desesperada situación, Rommel encontró de improviso un nuevo aliado: la situación meteorológica. La tarde del día 6 de noviembre cayó una fuerte lluvia, que impidió a las fuerzas británicas perseguidoras proseguir su maniobra de envolvimiento. Esta circunstancia proporcionó a los alemanes un respiro de 24 horas, que Rommel aprovechó para establecer las necesarias líneas de abastecimiento y organizar la retirada como mejor pudo. Grandes carteles indicaban a los soldados en desbandada las zonas de reunión para las diversas unidades. El 7 de noviembre se mantuvo, durante breve tiempo, una línea defensiva en Marsa Matruh para imponer al adversario un período de detención, y el mismo día, después de una marcha azarosa a través del desierto, la Brigada 20 del general Ramcke logró reunirse con el resto de las fuerzas alemanas.

Como a esta brigada se la había dado ya por perdida, su reaparición causó un gran efecto psicológico. Además, durante su marcha por el desierto, Ramcke tan sólo había encontrado unidades de exploración británicas, lo que indicaba que evidentemente, los británicos no habían comenzado todavía ninguna maniobra de envolvimiento en gran escala por el Sur. Por otra parte, se creía que era inminente un movimiento de cerco de breve radio y mucho más peligroso por parte de los Aliados: en efecto, el 7 de noviembre Hitler advirtió a Rommmel que cabía esperar una operación aliada de desembarco en la zona situada entre Tobruk y Bengasi. Y le encargó al abrumado general que preparara la defensa de la costa.

No obstante, las noticias que llegaron al puesto de mando de Rommel el día 8 de noviembre demostraron que este temor era infundado; pero, en cambio, la realidad, por sí misma, no era menos terrible y alarmante: un fuerte cuerpo de expedición aliado acababa de desembarcar en las costas de Marruecos y de Argelia, y, por lo tanto, estaba a punto de formarse una nueva zona de operaciones en el Norte de África. Rommel se daba perfecta cuenta de lo que aquello significaba para su Ejército. Las sobrecargadas líneas de abastecimientos del Eje en el Mediterráneo habían logrado a duras penas satisfacer las necesidades de sus fuerzas; pero ahora tendrían que mantener a dos Ejércitos. Asimismo, el apoyo de los escasos aviones de la 2ª *Luftflotte* tendría que dividirse también entre estos dos Ejércitos.

Si alguna vez Rommel había pensado en preparar una posición defensiva y detenerse en el paso

Después de haber intentado, en vano, establecer nuevas posiciones defensivas en la línea de Fuka, Rommel se vio obligado a la retirada. Las fuerzas del Eje, perseguidas por el Ejército 8 británico, lograron replegarse rápidamente a través de Cirenaica y llegaron, en diciembre, a la posición de El-Agheila, de la que comenzaron a retirarse el día 14. El día 17 las fuerzas del Eje abandonaron Cirenaica, perdiendo con ello toda esperanza de dar la vuelta a una situación que se presentaba desesperada.

---

[2] No se ha demostrado que se hubiera dispuesto asignar unidades italianas a las columnas de camiones alemanes. Por el contrario, se ha reprochado a los mandos alemanes, que disponían de más medios motorizados, por haber olvidado por completo a los camaradas italianos, incapaces de seguir a pie un rápido y profundo movimiento de retirada. (Nota de la edición italiana).

[3] Continúa el error de fecha mencionado en la nota anterior. Evidentemente, Rommel no podía equivocarse sobre el significado del mensaje del *Führer*, que tenía un valor absoluto. Fue después de la llegada de dicho mensaje cuando Rommel intentó, una vez más, aunque en vano, obtener la autorización para suspender el combate (Nota de la edición italiana).

[4] No se había preparado ninguna organización defensiva, y menos aún en la llamada posición de Fuka. Únicamente la División «Bolonia», que no llegó a recibir la contraorden del repliegue, había llegado a la posición en el transcurso de la mañana del día 3, pero no recibió ninguna instrucción a este respecto. También es inexacta la afirmación de que al llegar las unidades alemanas «parte de las unidades italianas reanudaron el repliegue». En verdad, en los dos primeros días de la retirada, salvo en lo que concierne a las bravas pero exiguas fuerzas motoacorazadas que habían asumido la ardua función de la retaguardia, el movimiento retrógrado se realizó por el impulso autónomo de elementos individuales, italianos y alemanes, fuera de toda influencia reguladora de los mandos superiores. El clásico cuadro de un Ejército derrotado... (Nota de la edición italiana).



Carros de combate alemanes, al final del prolongado repliegue a través de Cirenaica y Tripolitania, que concluyó en enero de 1943, establecen contacto armado con la línea defensiva francesa en la frontera de Túnez. (Archivo Rizzoli)

de Halfaya, abandonó ciertamente este proyecto cuando recibió la noticia de los desembarcos aliados en Argelia. Ahora parecía ya inevitable un drástico acortamiento de la línea de abastecimientos. Todo parece confirmar que fueron las noticias recibidas el 8 de noviembre las que indujeron a Rommel a tomar la decisión de preparar una sólida posición defensiva en el Este, pero no más allá de El-Agheila. Había proyectado retirarse hasta aquel punto efectuando una sola maniobra ininterrumpida; pero el ritmo de ésta lo impuso el tiempo que era necesario para evacuar las diversas zonas logísticas al este de la citada localidad, especialmente la de Bengasi.

El día 9 de noviembre, las últimas unidades alemanas –algunos elementos de la División Ligera 90– abandonaban Sidi el-Barrani, mientras el grueso del Ejército de Rommel pasaba a través del paso de Halfaya, hacia el Oeste. De acuerdo con el plan de Rommel, se evacuó el citado paso antes de la madrugada del 11 de noviembre; las vanguardias británicas entraron en Tobruk el día 13 de dicho mes y el 15 se apoderaron del aeródromo, ya abandonado, de Martuba. Desde luego, resultaba ya evidente que el Ejérctio 8 británico no había conseguido, en su persecución, sorprender en una trampa a la *Panzerarmee Afrika* en su retirada.

Si durante las dos primeras semanas de noviembre Montgomery combatía para ganar terreno, Rommel sólo pensaba en ganar el tiempo suficiente para poder consolidar las defensas de la línea de El-Agheila. La posición de dicha localidad estaba protegida por otras dos posiciones, destinadas a retardar el ritmo de la persecución: la primera se hallaba bastante cerca de Agedabia, y la segunda próxima a Marsa el-Brega. Rommel quería obligar al Ejército 8 a desplegar sus fuerzas a la mayor distancia posible. En cuanto a la zona principal de defensa de El-Agheila, se habían dispuesto obras de fortificación de campaña en las colinas que la dominan. Entre la línea de Marsa el-Brega, destinada a retardar el ritmo del avance enemigo, y la posición principal de El-Agheila, algunos lagos salados hacían difícil el acceso y dificultaban cualquier movimiento de tropas. En el Sur, la profunda y estrecha torrentera del uadi el-Faregh, que corre paralelamente a la costa, protegía el flanco de la posición alemana. Delante de las líneas mencionadas, y también entre ellas, unos campos minados reforzaban las defensas. Donde no había sido posible colocar minas, se enterraron cascos de acero e incluso cajas de hojalata para engañar al personal británico encargado de localizar los campos minados.

No hay descanso para Rommel

Las fuerzas británicas entraron en Bengasi el día 20 de noviembre. Tres días después los puestos avanzados alemanes retrocedieron de sus posiciones en Agedabia, y luego fueron los mismos ingleses los que facilitaron a los alemanes la posibilidad de tomar un descanso. Durante los últimos diez días de noviembre y los primeros diez de diciembre, el general Montgomery reorganizó sus fuerzas combatientes y sus líneas de abastecimiento. Pero durante este tiempo de calma, el ejército de Rommel no gozó de las mismas ventajas. Sus reservas estaban todavía bajo presión y en el límite de sus posibilidades: el general alemán no podía correr el riesgo de enzarzarse en una batalla en gran escala. El día 12 de diciembre los británicos iniciaron un denso bombardeo de artillería y de aviación contra la línea alemana de Marsa el-Brega, y además atacaron por la noche. Según las órdenes cursadas por Rommel, respecto a no empeñarse en una lucha a fondo, el comandante alemán en Marsa el-Brega dio la orden de retirarse antes del amanecer del día 13, y los ingleses siguieron cautelosamente esta retirada.

Al día siguiente, los aparatos de reconocimiento alemanes descubrieron una gran columna británica, calculada en unos 300 vehículos de todos los tipos, que se dirigía hacia el Oeste, al sur del uadi el-Faregh y a 48 km al norte del oasis de Marada. Se trataba de la División 2 neozelandesa, a la que Montgomery había dado la orden de envolver la posición defensiva de El-Agheila y atacar a los alemanes por la espalda. La noticia de aquel movimiento en profundidad, dirigido sin duda alguna contra el flanco de la posición alemana, constituyó un grave golpe para las esperanzas de Rommel, quien se dio cuenta en seguida del peligro que corría de quedar cercado, por lo que inmediatamente dio la orden de abandonar El-Agheila y retirarse.

La evacuación de El-Agheila comenzó el día 14 de diciembre, después del crepúsculo; pero fue preciso llevarla a cabo muy lentamente a causa de los ataques de la RAF, cada vez más intensos, contra las columnas de transporte del Eje, que se dirigían hacia el Oeste. Una vez más Rommel se vio obligado a combatir para ganar tiempo. A fin de que las fuerzas en retirada pudieran romper el contacto con el enemigo, carros de combate alemanes e italianos intentaron, en un combate desarrollado al este de El-Agheila, frenar el avance de la División Acorazada 7 británica, que estaba atacando por la carretera de la costa. Esta acción sirvió, ciertamente, para que Rommel ganase tiempo; pero al precio de la pérdida de casi una quinta parte de las fuerzas que habían desencadenado el ataque.

En el ínterin, la División 2 neozelandesa se había dirigido hacia el Norte, aproximándose a Bir el-Merduma y a la carretera de la costa, al oeste de El-Agheila. La batalla que se desarrolló entre los días 15 y 16 de diciembre se caracterizó por una serie de combates aislados entre impetuosas unidades británicas y grupos diezmados de alemanes. Hacia el 17 de diciembre, el grueso de las fuerzas alemanas logró, finalmente, retirarse de El-Agheila. Aunque había tenido que lamentar pérdidas gravísimas, una vez más el ejército de Rommel logró eludir la trampa hábilmente preparada por Montgomery. Las fuerzas que estaban de guarnición en Marsa el-Brega fueron las últimas unidades que abandonaron la posición de El-Agheila.

En efecto, recibieron la orden de proteger el flanco meridional del grueso del Ejército que retrocedía por la carretera costera, al sur de El-Nofilia, y en el curso de la mañana del día 18 de diciembre se vieron obligadas, ante la presión de la División 2 neozelandesa, a empeñarse en un breve pero intenso combate que fue el que puso punto final a la batalla de El-Agheila.

Una vez más Rommel había evitado que el Ejército 8 hiciera caer en una trampa a la «Panzerarmee». La retirada de las fuerzas del Eje hacia el Oeste continuó. Cuando Rommel se retiró de El-Agheila, abandonó definitivamente la esperanza de poder invertir la situación y recuperar el terreno perdido en Cirenaica. El-Agheila era la carretera para la Cirenaica y para Egipto: para un Ejérctio que no tuviera intención de invadir ninguno de estos dos territorios, la importancia de El-Agheila se reducía notablemente.

Parece ser que, desde el principio, Rommel no tuvo intención de hacer un intento desesperado de resistencia en El-Agheila. A lo que parece, la idea de organizar la resistencia en aquel lugar era de Hitler y no suya. Rommel probablemente habría preferido retirarse con un solo movimiento hacia el interior de Tripolitania, hasta la línea Homs-Taruma, a fin de interponer la máxima distancia entre el grueso de sus fuerzas y las avanzadas inglesas.

Para Rommel, el tiempo ganado en una retirada rápida e ininterrumpida tenía mucha más importancia que el territorio que perdería con tal movimiento.

No es exagerado decir que, durante el año 1942, la estrategia de la campaña africana fue de Hitler y no de Rommel. Éste hizo lo que pudo, que se redujo a dirigir la táctica de los combates, no la estrategia en que éstos se basaban.

FRANCIA DIVIDIDA

Francia, junio 1940 - septiembre 1942



El triunvirato de Vichy. En primer término y de izquierda a derecha: Pétain, Darlan y Pierre Laval. *(Associated Press)*

Hervé Laroche

El armisticio de 1940 había dividido despiadadamente a Francia en dos zonas que se consideraban como dos naciones distintas y que se hallaban separadas por una frontera sujeta a una rigurosa vigilancia. Aunque había quien sacaba provecho de las dificultades y del mercado negro, la existencia de la mayoría de sus habitantes se reducía a una lucha feroz y constante por sobrevivir, una lucha que no dejaba tiempo para otra cosa que no fuese la esperanza de resistir hasta el momento en que sus sufrimientos vieran el final. El autor de este artículo, un francés que en aquella época vivía en París, nos da una imagen real de aquel período y del resurgir gradual de la esperanza a medida que se detenía la expansión del Eje ante los contragolpes cada vez más vigorosos.



«Les Halles», los grandes mercados centrales de París, completamente vacíos de toda clase de mercancías. La trágica penuria de comestibles, hizo que, por todas partes, surgiera un floreciente mercado negro. *(Associated Press)*

Por lo que los franceses podían juzgar, desde su punto de vista parcialmente aislado, parecía que, a fines de septiembre de 1942, se había abierto una especie de paréntesis en el fluir torrencial de las conquistas del Eje. En efecto, inesperadamente, los alemanes fueron detenidos en Stalingrado; Rommel lo fue en El-Alamein; el Japón acababa de sufrir una derrota en Midway; la guerra contra Gran Bretaña había fracasado, e Italia ya no constituía una amenaza seria.

A todo esto había que añadir el que, finalmente, los Estados Unidos habían entrado en guerra; así, por primera vez en mucho tiempo, la mayoría de la opinión pública en Francia empezó a considerar, seriamente la posibilidad de una derrota alemana.

Al principio los alemanes mantuvieron casi herméticamente cerrada la nueva frontera entre la zona ocupada y la Francia de Vichy, sin permitir ninguna comunicación entre ambas, excepto el envío de tarjetas postales impresas, con un espacio en blanco que se podía rellenar con las noticias permitidas. Pero en mayo de 1941 esta rigidez se alivió un tanto, permitiéndose el paso, de una zona a otra, de mercancías y de dinero, mediante la concesión de un permiso previo, así como el envío de tarjetas postales normales, pero no cartas. Cruzar la frontera era en extremo difícil, incluso para los ministros del Gobierno de Vichy.

La zona ocupada de Francia se parecía a uno de aquellos protectorados instalados antes de la guerra en cualquier territorio de ultramar. Teóricamente el armisticio preveía una intervención general por parte de los alemanes, que debía efectuarse a través de las autoridades locales francesas, esto es, a través del Gobierno de Vichy. Pero en eso había una trampa: el gobernador militar germano. Sus decisiones eran irrevocables; así, un poco con el garrote y otro poco con el chantaje, los alemanes eran siempre los que decían la última palabra, violando las condiciones del armisticio y las convenciones internacionales.

Por otra parte, la economía francesa vivía en función del esfuerzo bélico alemán y toda la producción y su distribución estaban rígidamente intervenidas. Al principio los alemanes se apropiaron tan sólo de lo que necesitaban: 4000 locomotoras (casi un cuarto del parque total) y casi 300.000 camiones (muchos más de la mitad). Retiraron de las granjas casi 500.000 caballos y mulos, y cuando la producción agrícola, como era inevitable, descendió considerablemente, siguieron quedándose con un 11 % de cuanto se producía para enviarlo a Alemania. Se trataba de más de 1.000.000 de toneladas de productos alimenticios, lo que fue la causa principal de las exiguas e inadecuadas raciones que se repartían entre la población.

La producción industrial también descendió un tercio, y los alemanes se quedaban con otro tercio de lo restante. Sobre Francia gravitaba también el peso del mantenimiento de las guarniciones alemanas y de una «indemnización de ocupación» diaria que sumaba de 300 a 400 millones de francos.

En definitiva, poco a poco los alemanes iban sangrando a Francia. Lo hacían, desde luego, para favorecer su propio esfuerzo bélico, para debilitar a un potencial rival económico y, utilizando las propias palabras de Goering, «para impedir que los vencidos lo pasasen mejor que los vencedores».

Con ayuda de los colaboracionistas, algunos alemanes intentaron incluso obtener por su cuenta la dirección de muchas empresas galas; pero casi nunca lo lograron gracias a la cauta «no-colaboración» de los empleados estatales franceses, que «perdían» oportunamente los documentos necesarios.

La pasión de los alemanes por llevar voluminosos registros e instaurar complejas organizaciones administrativas, dio como resultado un sistema de racionamiento tan complicado que nadie conseguía entenderlo. Todos los oficiales tenían a su cargo un exceso de personal y se veían agobiados por las dilaciones burocráticas. Estaban racionados casi todos los productos necesarios para la vida cotidiana, desde los textiles y el cuero, hasta el combustible y los víveres; las raciones alimenticias que se asignaban eran muy reducidas: una dieta diaria de 1200 calorías (casi un tercio de lo que necesita un hombre que trabaje a pleno rendimiento) y una cantidad de combustible para uso doméstico que alcanzaba apenas para mantener, en invierno, una temperatura ambiente de unos 10°.

Surgió, así, inevitablemente, un floreciente mercado negro, e incluso otro tipo de mercado negro, que los alemanes fomentaban y al que llamaban «mercado paralelo», porque les permitía adquirir artículos de lujo franceses. De esta manera fluyó hacia Alemania una riada de perfumes, licores, joyas, cuadros, encajes, ropa y lencería femenina, en tales cantidades, que, a las pocas semanas del armisticio, los almacenes habían quedado prácticamente vacíos. El otro mercado negro era ilegal, aunque resultaba más cómodo a las autoridades alemanas fingir que lo ignoraban.

Para los campesinos las cosas marchaban mejor, pues aunque la ley les exigía vender todos sus productos a las autoridades, también les permitía quedarse con una pequeña parte para consumo personal y con otra pequeña cantidad que podían enviar a sus familiares residentes en la ciudad. Y fue en verdad sorprendente la cantidad de franceses que entonces descubrieron, de pronto, a un «primo», olvidado durante mucho tiempo, residente en el campo, que les enviaba regularmente paquetes de comestibles.

La gasolina estaba también sujeta a un racionamiento severísimo y sólo los altos funcionarios o los colaboracionistas podían conseguirla. La mayoría de la gente iba en bicicleta. Los domingos abandonaban la ciudad, cargaban sus bicicletas en el tren y se iban al campo en busca de comida. Una de las más curiosas consecuencias de la escasez de alimentos en aquella época fue la notable disminución del alcoholismo; pero, por otro lado, casi las dos terceras partes de la población adulta de París perdió un promedio de 4 a 8 kilos de peso.

Las largas jornadas de trabajo (la hora estival alemana, que llevaba dos horas de adelanto sobre la hora solar, regía todo el año), la falta de calefacción y, sobre todo, la dieta reducida a la que estaban sometidos, causaron pronto gran número de víctimas, sobre todo entre los ancianos, los enfermos y los niños. En París, la mortalidad ascendió rápidamente al 24 % y en Marsella llegó incluso al 57 por ciento, pues la zona libre, al ser menos fértil, se resintió mucho más de la falta de alimentos.

Aunque la escasez de comida era lo más grave, también había gran demanda de otras mercancías: el tabaco, por ejemplo. Sólo los hombres disponían de cupones para adquirirlo, pero las raciones eran tan pequeñas que los fumadores empezaron a acostumbrarse a fumar todo lo que caía en sus manos, y se decía, incluso, que mientras en Bélgica (de donde llegaba un sustitutivo del tabaco verdaderamente repugnante) siguiera creciendo la hierba, los franceses no dejarían de fumar.

Desgraciadamente, sobre todo en la ciudad, ocurría a menudo que el dinero no servía para nada, porque lo que faltaba era, sencillamente, la comida. Leche, patatas y carne, a un precio cinco veces superior al marcado por la ley, que ya era bastante alto, desaparecían apenas llegaban al mercado negro. Cuando se conseguía un poco de carbón había que pagarlo en el acto, a un precio 30 veces superior al oficial; muchas familias se agenciaban cartillas de racionamiento falsas, aun sabiendo que la sanción impuesta por esta infracción era, nada menos, que la pena de muerte.

Todo esto llevó, inevitablemente, a una gran relajación moral, sobre todo entre los jóvenes. Los adolescentes, llamados *J3* por la sigla de sus cartillas, o menos gentilmente, *Zazous*, se organizaban en bandas y trataban de sacar el mayor provecho posible del mercado negro. Mostraban abiertamente su desprecio por los soldados alemanes (que llevaban el pelo muy corto) dejándose crecer los cabellos y mostrando ostensiblemente una afición desmedida por el jazz americano, música que los alemanes despreciaban. Se las arreglaban como mejor podían por sí solos, saltándose todos los reglamentos, y muy pronto escapaban incluso a la disciplina familiar, robaban lo que caía a su alcance –como muchas otras personas respetables– y la Iglesia Católica absolvía a quienes robaban comida para alimentar a sus familias. Muchos franceses hasta consideraban un deber patriótico burlar la vigilancia alemana, justificando su acción con este razonamiento: «Nos lo han quitado todo, pero esto, al menos, no lo tendrán».

Mas, como ocurre siempre en circunstancias semejantes, no faltaba quien estaba dispuesto a sacar el mayor provecho de la desdicha ajena; y así se decía que el llamado «rey del mercado negro», un ruso blanco, había amontonado nada menos que una fortuna de 6 millones de libras. Los más pobres, los honrados a toda costa y los que no tenían la astucia necesaria, eran las mayores víctimas; pero los ricos, los faltos de escrúpulos y los «gamberros», no sólo lo pasaban admirablemente, comían los manjares más suculentos en los «restaurantes negros» (a menudo camuflados de círculos privados) y disponían de licores, cigarrillos y otra serie de lujos en abundancia sino que, en muchas ocasiones, llegaban incluso a enriquecerse.

El complejo mercado negro se extendía en todos los campos. Por ejemplo, los salarios estaban oficialmente «congelados», pero algunas industrias pagaban «salarios negros» y exigían a los trabajadores hacer horas extraordinarias que se pagaban doble. Un obrero que ganaba únicamente el salario «congelado», trabajando la jornada normal, se veía en grandes apuros para poder mantener a su familia. Y tenía que robar, trabajar por una paga ilegal o participar en el mercado negro si quería sacar adelante a su mujer y a sus hijos.

Y en la otra zona...

En la zona no ocupada, la derecha política estableció un régimen autoritario. Se abolió la República, se disolvió el Parlamento y todos los poderes pasaron al general Pétain. El Gobierno tenía bajo su rígida dependencia todos los sectores de la economía: la industria estaba dirigida por comités organizadores y la agricultura por una corporación, que nombraba el Gobierno. Se reorganizaron los sindicatos y se pusieron bajo la autoridad gubernativa; las huelgas quedaron prohibidas; precios y salarios quedaron congelados y se fijó una paga mínima. Se instauró una política de «retorno a la tierra», se fomentó el artesanado y se ofrecieron a las familias premios de natalidad. El despertar religioso, que nació con la derrota, le valió al Gobierno el apoyo de la Iglesia.

Y, sin embargo, pese a la vigilancia y a la fuerza del gobierno autoritario, en la zona no ocupada se respiraba cierto aire de libertad, y la bandera tricolor ondeaba libremente al viento. Las fronteras con Suiza y con España eran como dos amplias puertas abiertas a un mundo distinto: de Suiza llegaban periódicos con noticias verídicas, y en cuanto a España, era un camino abierto para escapar, con relativa facilidad, del dominio de los alemanes.

La Prensa, a su vez, se mantenía como sobre el filo de la navaja, pues aunque estaba obligada a difundir la propaganda colaboracionista del Gobierno, también conseguía publicar, alguna que otra vez, los boletines de los Aliados. Los principales periódicos de París se publicaban tan sólo en la zona libre (excepto una edición de *Paris Soir*, que aparecía en la capital dirigida por un redactor nombrado por los alemanes) y también seguían publicándose los famosos periódicos de provincias. Las publicaciones clandestinas de la Resistencia aumentaban su tiraje e influencia.

En general, nadie se fiaba de la radio de Vichy; para enterarse de las «noticias verdaderas», la mayor parte de la gente sintonizaba la BBC de Londres.

La vida con los alemanes

Aunque la vida no fuese tan dura en la zona ocupada, resultaba, en cambio, mucho más peligrosa. Los ataques aéreos aliados causaban gran número de víctimas: cuando los talleres de la Renault, que se encontraban en las afueras de París, fueron bombardeados, murieron 623 franceses y 1500 resultaron heridos.

Con objeto de someter a los rebeldes franceses, los alemanes empezaron a fusilar rehenes. Grandes carteles, con enormes letras rojas y negras, anunciaban la despiadada noticia de una ejecución cada vez que las organizaciones clandestinas asestaban un golpe o, simplemente, cada vez que un francés se rebelaba; las víctimas se elegían arbitrariamente, entre las personas que se encontraran en aquellos momentos detenidas en las celdas de la policía. A veces se trataba de gente que estaba allí tan sólo por haber sido sorprendida después del toque de queda, o que había sido arrestada simplemente por una infracción sin importancia. Y si esta gente no bastaba, la policía salía a la calle y escogía sus víctimas al azar.

A pesar de todo, los franceses no dejaban traslucir su infortunio; se contaban chascarrillos sobre la estupidez de los alemanes, imitaban su acento, sus taconazos y demostraban en público una gran repugnancia por su apetito pantagruélico.

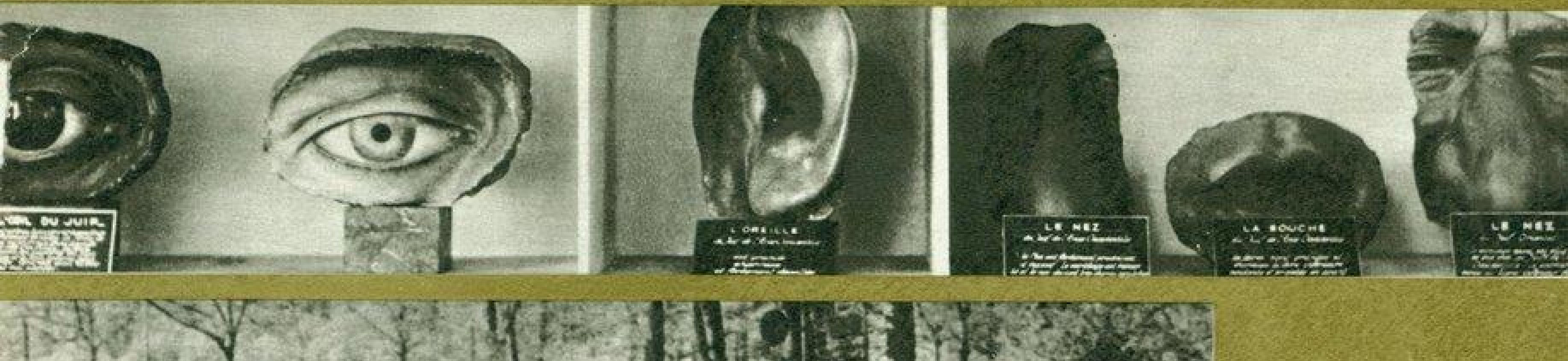
Pese a la carestía, a la oscuridad, al toque de queda, a los ataques aéreos y a la deprimente presencia de los alemanes por sus calles, todavía quedaba en la ciudad algo de la famosa «vida parisiense», sobre todo porque así lo deseaban los propios alemanes. Ir a París con permiso era siempre una recompensa para un soldado alemán y la mayoría de los jefes nazis, los que ostentaban altos cargos, se las ingeniaban para poder acudir con regularidad.

Los restaurantes de moda que practicaban el mercado negro, tenían siempre un buen número de clientes alemanes; en *Maxim's* era frecuente ver al mariscal Goering, con el pecho cargado de condecoraciones, saboreando los vinos y comidas franceses.

Pero el toque de queda se observaba rigurosamente. Por lo general empezaba a las 21 horas, aunque algunas veces, y como concesión especial, se retardaba hasta la medianoche. Otras veces, en cambio, y como castigo, se iniciaba a las cuatro de la tarde. Si bien la pena para los que eran

Soldados franceses y alemanes examinan detenidamente los documentos de una mujer en Marsella. En la Francia de Vichy, todos los desplazamientos estaban sujetos a una rigurosa intervención. Al principio, los alemanes mantuvieron casi herméticamente cerrada la nueva frontera entre la zona ocupada y la Francia Libre. Sin embargo, los franceses no tardaron e idear ingeniosos sistemas para cruzar de un lado a otro de esta línea, que, en algunos lugares, partía en dos los pueblos e incluso las casas. (Ullstein)







Arriba: ejemplo de propaganda antisemita en la Francia Libre. Se exponen al público algunas reproducciones que representan los rasgos somáticos más característicos de los judíos. En 1940, Vallat fue nombrado, por el Gobierno de Vichy, comisario para el problema judío y en octubre del mismo año se hicieron públicas las primeras medidas restrictivas para esta raza.
A la izquierda: judíos franceses dirigiéndose al campo de concentración de Drancy. En Francia, los judíos pagaron un tremendo tributo de sangre: de 350.000 judíos, casi 200.000 fueron deportados y no regresaron jamás a su patria
A la derecha: cabecera de un manifiesto, aparecido en las calles de Vichy, por el que se ordena el censo de todos los judíos. A la extrema derecha: una cabina telefónica cuyo acceso está prohibido a los judíos.
(Snark-Archivo Rizzoli)

sorprendidos fuera de casa tras el toque de queda, no solía ir más allá de la imposición de una multa o de pasar una noche en la comisaría, el temor de ser utilizados como rehenes hacía que la gente se apresurase a regresar a sus casas antes de la hora señalada. Uno de los recuerdos más obsesionantes de aquellos tiempos es el tic-tac de las suelas de los zapatos sobre las aceras y la impresión que causaban las lucecillas de las linternas de bolsillo, que, como luciérnagas, brillaban en medio de la oscuridad.

Los alemanes publicaban, en francés, su revista ilustrada *Signal*; mas, a pesar de todos los estímulos, de la habilidad de los periodistas y de las grandes sumas de dinero invertidas, ninguna de sus publicaciones logró nunca influir en la opinión pública, que siguió mostrándose antigermana, antinazi y anti-Vichy y rebelde a toda forma de rigidez viniera de quien viniera.

Tampoco con la radio tuvieron éxito los alemanes. La gente escuchaba radio París, en manos de los ocupantes, únicamente en sus espacios de mero entretenimiento y en las informaciones útiles para estar al corriente de los cambios, casi cotidianos, en las restricciones; pero sus opiniones no fueron nunca tomadas en serio, a pesar de la intervención de comentariastas de tanto prestigio como Jean-Herold Pasuis o el elocuente diputado Philippe Henriot. Para estar al corriente de las noticias de actualidad, los franceses, desafiando todas las sanciones, seguían escuchando la BBC de Londres.

Vichy, objeto de ridículo y de desprecio

París rebosaba de amargo resentimiento por lo que consideraba la usurpación de Vichy, e intentaba por todos los medios ridiculizar a su Gobierno, aun cuando, personalmente, el general Pétain seguía gozando de una general popularidad. Pero a los demás ministros se les ignoraba o despreciaba, y en el caso concreto de Laval, se le odiaba abiertamente. No obstante se sabía que la vida en el Sur era mucho más dura; pero por lo menos allí la gente no tenía que sufrir la odiosa y constante presencia de los soldados alemanes.

Estos soldados ya no eran los jóvenes y apuestos mozos pertenecientes a las primeras divisiones de ocupación –que habían sido enviados al frente oriental–, sino soldados de mediana edad, que cumplían tranquilamente su tarea de invasores. Muy a menudo acababan trabando amistad con las familias francesas que les alojaban, con los comerciantes, con propietarios de bares y cafés, creándose así una especie de relación de «vive y deja vivir». Ya no se les llamaba *boches*, término despectivo que no sólo era peligroso emplear, sino que además estaba ya *démodé*; ahora se les llamaba *fridolin* del personaje de una conocida comedia musical, o más sarcásticamente, *frisé* (ricitos), a causa de su cráneo pelado. Por lo general, a los soldados alemanes de ocupación simplemente se les toleraba; pero, excepto algunos colaboracionistas declarados, nadie se mezclaba abiertamente con ellos. Sin embargo, y a diferencia de lo que ocurría con los de la *Gestapo*, no eran odiados ni mucho menos.

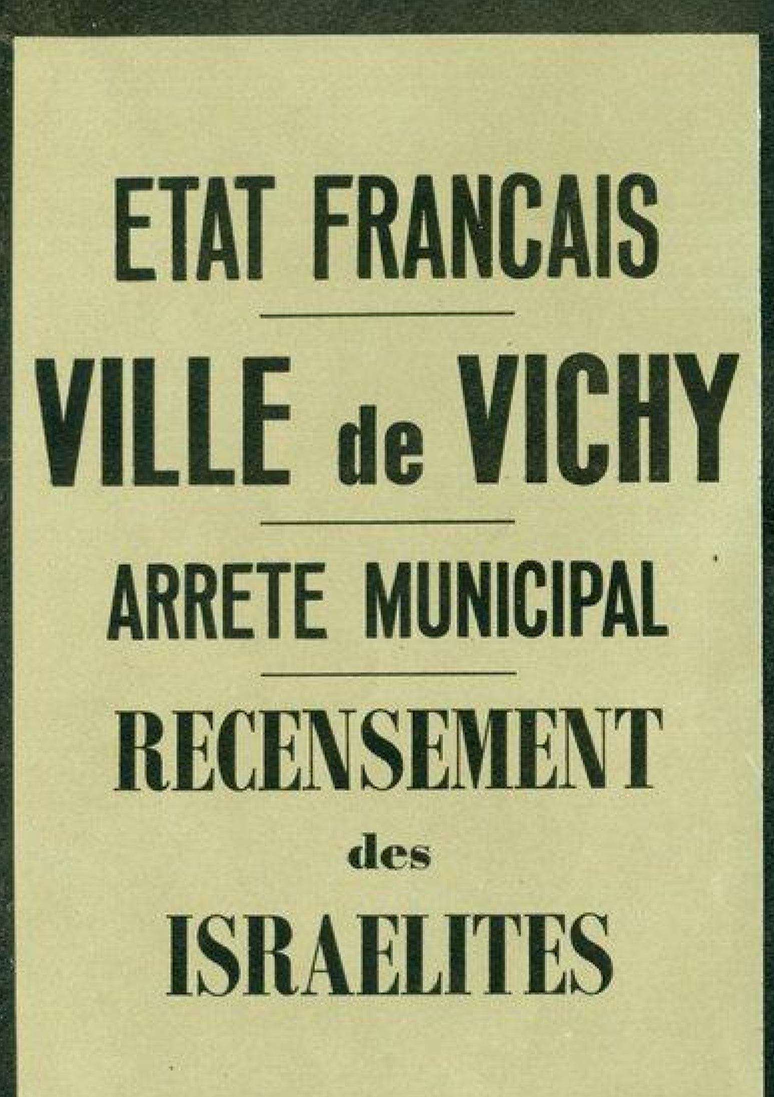
La gran lucha clandestina que se desarrollaba entre los miembros de la Resistencia y la *Gestapo*, no tenía demasiada repercusión en la vida de los que no estaban abiertamente implicados en ella; esto es, en la masa del pueblo. Rumores y noticias, que corrían de boca en boca, hablaban de choques, arrestos y represalias y de los temibles carteles rojos anunciando los fusilamientos de rehenes; pero la mayoría de la gente obedecía los reglamentos y se ocupaba tan sólo de sus propios asuntos, logrando así permanecer al margen y libre de peligros.

Había una excepción: los judíos.

El antisemitismo, naturalmente, no constituía ninguna novedad en Francia. Entre los sectores reaccionarios, esta tendencia se remontaba a medio siglo atrás y se consideraba que los judíos (junto con los masones) eran los responsables de todos los males de Francia. Ahora, pues, se le ofrecía a la extrema derecha la ocasión de vengarse de ellos, al tiempo que complacía a sus nuevos amos alemanes.

Vichy se mostró casi tan duro en este aspecto como los alemanes de la zona ocupada. Vallat, nombrado «comisario para el problema judío», propuso que todo aquel que hubiese adquirido la ciudadanía francesa después de 1927 fuese considerado «no asimilable». Se aceptó su sugerencia, y Alibaert, procurador general de Vichy, promulgó un decreto por el cual se les privaba de la ciudadanía, entregándoles así, inevitablemente, a los «cuidados» de Adolf Eichmann para ser integrados en la «solución final».

Pronto se publicó una extensa legislación antisemita. Ya en octubre de 1940 apareció un decreto por el que se prohibía a los judíos (esta definición de «judíos» se extendía incluso a cualquier persona *casada* cuyo cónyuge tuviera dos abuelos judíos) ocupar cargos públicos o cualquier otro puesto de trabajo que tuviera una directa relación con el público o alguna influencia sobre la opinión pública, como por ejemplo, la radio, el cine o el periodismo. En las profesiones liberales, el número de judíos se limitó al 2 % y el de los estudiantes judíos en las universidades al 3 %. Sólo les fue permitido trabajar, sin limitaciones de nin-



gún género, en la agricultura, el comercio y la industria; pero en la zona ocupada, ni tan siquiera les fue permitido eso.

Allí los alemanes, pese a las objeciones de Vichy, decretaron que las leyes de Nuremberg debían aplicarse a toda Francia. Lo que quería decir que todos los judíos debían inscribirse en registros y que tenían la obligación de llevar la estrella amarilla de David, con la inscripción «judío» sobre el corazón.

Se les prohibió la entrada en teatros, restaurantes y cabinas telefónicas; únicamente se les permitía hacer sus compras de tres a cuatro de la tarde, y de este modo, como es lógico, no podían adquirir los géneros que escaseaban. En los trenes debían ocupar el último vagón y también se les prohibió utilizar las bicicletas.

En la llamada zona libre, fueron detenidos y enviados a campos de concentración sólo los judíos a quienes se había privado de la ciudadanía; pero en la ocupada las cosas sucedieron de muy distinta forma. Judíos ilustres, como el gran jurista Pierre Masse, cuyo bisabuelo había combatido a las órdenes de Napoleón, fueron detenidos y desaparecieron para siempre; como también el famoso humorista Tristán Bernard, quien, al ser detenido, pronunció esta frase que se hizo célebre: «Hasta ahora hemos vivido en el terror: ahora viviremos en la esperanza».

Naturalmente, se hicieron algunas excepciones, como en el caso del eminente político Léon Blum, cuyo judaísmo fue sencillamente silenciado. Por otra parte, ante el riesgo de que la aplicación de las rígidas leyes de Nuremberg pudiese poner en una situación embarazosa a los alemanes, éstos encontraron pronto el modo de evitarlo. Por ejemplo, la esposa del representante de Vichy en París, De Brinon, era judía. Pero se la nombró «aria honoraria», como a los japoneses, y así pudo frecuentar tranquilamente la mejor sociedad colaboracionista sin tener que llevar la estrella amarilla de David.

Mas, a excepción de algunos antisemitas exaltados o de oportunistas sin escrúpulos, la mayoría de los franceses, con gran asombro de los alemanes, demostró abiertamente su disgusto ante esta persecución. Desafiando los reglamentos, muchos franceses no judíos prendieron en sus ropas falsas estrellas de David con la inscripción «bretón» o «provenzal», mientras otros, pese al gran riesgo personal que ello suponía, ayudaban a los judíos a esconderse bajo nombres falsos. Muchos sacerdotes, entre ellos el obispo de Toulouse, Salliège, trabajaron incansablemente para ayudarlos, sobre todo a los niños.

El tributo de sangre, sin embargo, fue espantoso: de los 350.000 judíos que vivían en Francia en 1940 más de 200.000 fueron deportados y no volvieron jamás.

La larga espera

Y así los meses se fueron convirtiendo en años, y la gran masa del pueblo francés quedó a la espera de que cambiasen los vientos de la suerte; al principio, con muy pocas esperanzas de que esto sucediera en los años que les quedaban de vida; luego, a medida que los síntomas se hacían más patentes, la gran mayoría empezó a creer y a confiar en la liberación.

Todos los esfuerzos de la propaganda alemana por presentar algunos acontecimientos, como el de Mers-el-Kebir o la pérdida de Siria y de Madagascar, como prueba evidente de que Gran Bretaña se estaba apoderando, progresivamente, del imperio colonial francés, no lograron convencer a la población, a la enorme masa de los que no eran ni colaboracionistas ni formaban parte activa de la Resistencia, sino sencillamente gentes que se dedicaban a la difícil tarea de sobrevivir en un mundo de carestías, de controles y de mercado negro.

Aunque la masa odiaba a Laval y a toda la «pandilla de Vichy», y el mariscal Pétain, como ya se ha dicho, seguía gozando de la confianza general y muchos sostenían, incluso, que él y De Gaulle colaboraban en secreto. Algo de ello había, indudablemente, en el aire. El verdadero sentir de la población se reveló, de pronto, cuando por todo el país corrió la noticia de que los ingleses habían desembarcado en Dieppe y que sus carros de combate avanzaban hacia París, encontrándose ya en Ruán. Todo París fue presa de una excitación y de una esperanza sin límites; mas pronto se hundió esta esperanza. La «derrota» de la incursión sobre Dieppe fue hábilmente utilizada por los alemanes para su propaganda. Prisioneros de guerra franceses, nacidos en dicha ciudad, fueron liberados con gran ceremonia, en «agradecimiento al pueblo de Dieppe por su ejemplar comportamiento», humillación que los habitantes de aquel puerto tuvieron que soportar hasta que la verdad —esto es, que todo había sucedido con tanta rapidez que la gente de Dieppe no había tenido ni tiempo de reaccionar en ningún sentido— salió a luz después de la liberación.

Pero, aunque aparentemente Dieppe había sido un fracaso, su efecto psicológico sobre la población fue inmenso: era la prueba evidente de que los *tommy* y los *sammy* —como en la primera Guerra Mundial se llamaba a los soldados ingleses y americanos— volvían de nuevo para arrojar de la patria a los *boches*. Pronto, muy pronto, se decían unos a otros, iba a terminar la larga espera.

EL ECLIPSE

Francia, noviembre 1942



DE LA ZONA LIBRE

Jacques Mordal

Poco después del armisticio, los alemanes –exasperados con el nuevo Gobierno de Vichy– tuvieron la intención de completar la ocupación de Francia; pero más tarde decidieron que sólo lo harían en caso que se produjera una invasión aliada en el Norte de África. Cuando se inició la Operación "Torch", que Vichy ignoraba, se decidió la suerte de los jefes del Gobierno francés y las fuerzas alemanas invadieron el territorio de la zona libre, provocando muchas protestas pero ninguna resistencia. No obstante, la suerte de la Flota, que se encontraba en Tolón, no se había fijado todavía, y cuando Hitler decidió apoderarse de ella por la fuerza, los comandantes de la Marina francesa recordaron la promesa hecha a Gran Bretaña de que sus unidades no navegarían jamás con tripulación alemana.

(Imperial War Museum)

11 de noviembre de 1942: las tropas alemanas cruzan la frontera de la zona libre, dirigiéndose hacia el Languedoc y la Provenza. La decisión de ocupar la Francia de Vichy fue una consecuencia de la pasiva actitud demostrada por los franceses para oponerse a los desembarcos anglo-americanos en África del Norte, en el transcurso de la Operación *Torch*. El mariscal Pétain hizo una solemne protesta por radio; pero, al mismo tiempo, ordenó que no se opusiera resistencia a los alemanes. El general de Lattre de Tassigny fue el único que desobedeció esta orden.

La Operación «Torch» fue una verdadera sorpresa para el Gobierno francés. En todo caso, si Vichy sospechaba la posibilidad de una operación aliada, esperaba que ésta se produjera en Dakar y no antes de la primavera de 1943.

Los primeros en dar la voz de alarma fueron los alemanes. Desde el 23 de octubre sus agentes venían informando acerca de importantes concentraciones de buques ingleses en Gibraltar, y el 3 de noviembre, el contraalmirante Wever, de la comisión de armisticio alemana, transmitió estas informaciones a la delegación naval francesa. El día 5 informó de ulteriores movimientos, y el 6 de que tres grandes convoyes aliados habían entrado en el Mediterráneo sin detenerse en Gibraltar.

¿Cuál sería el destino de estas fuerzas? En el OKW sólo podían hacerse conjeturas; pero, en general, se suponía que los Aliados desembarcarían fuerzas en Trípoli y en Bengasi, en la retaguardia de Rommel. La tarde del 6 de noviembre, la delegación francesa en Wiesbaden fue informada de que unidades aéreas alemanas iban a sobrevolar la zona libre de Francia para dirigirse hacia aeródromos de Cerdeña y de Italia meridional.

Hasta entonces nada se les había comunicado a los franceses acerca de la posibilidad de una ocupación alemana de la zona de Vichy; mas el 7 de noviembre, el comandante en jefe alemán en el Oeste *Feldmariscal* von Rundstedt, recibió la directiva preliminar para la ejecución de la Operación «Anton». Esta operación ya se había planeado –y estuvo a punto de llevarse a cabo– durante la crisis surgida en las relaciones entre Vichy y Berlín, pocos meses después del armisticio de 1940; se la llamó entonces Operación «Atila».

Esta vez no hubo indecisiones. Hitler ordenó que se hiciera salir inmediatamente a las unidades asignadas, si bien, por el momento, no debían

1942

23 de octubre: los agentes alemanes informan sobre la concentración de buques británicos en Gibraltar.

7 de noviembre: el *Feldmariscal* von Rundstedt recibe un comunicado para la realización de la Operación "Anton"; esto es, la ocupación de la Francia de Vichy.

11 de noviembre: el Gobierno de Vichy recibe una carta de Hitler en la que anuncia la ocupación de la costa meridional de Francia. El mariscal Pétain pronuncia un discurso de protesta por radio; pero, al mismo tiempo, da órdenes para que no se oponga resistencia. Al amanecer las fuerzas alemanas cruzan la frontera.

19 de noviembre: Hitler decide que la Operación "Lila" –captura de los buques franceses fondeados en Tolón– se lleve a cabo sin más dilaciones.

27 de noviembre: las fuerzas alemanas invaden Tolón, pero tardan algún tiempo en alcanzar el puerto y la tripulación de los buques franceses logra llevar a cabo su propio hundimiento.

cruzar la línea de demarcación. El Ejército 1 alemán, mandado por el general Blaskowitz, había sido desplazado recientemente a las posiciones situadas al sur de Loira, después de la pasada incursión sobre Dieppe del 19 de agosto, y este Ejército era el que debía proporcionar las unidades necesarias para la realización de la Operación «Anton», la cual se confió al general Paul Hausser, de las *Waffen SS*, al mando del II *Panzerkorps* de la SS, reforzado por el grupo de combate *Felber*. Pero la responsabilidad total recaía en el general Dollmann, comandante del Ejército 7, que había preparado los planes cuando estaba al frente de esta zona.

Así, pues, todo estaba a punto. Hasta Vichy llegaron noticias de las concentraciones de fuerzas alemanas a lo largo de la línea de demarcación; pero, parece ser que el Gobierno no llegó a darse cuenta de la inminencia de la amenaza. No obstante, era necesario asegurarse de que la flota de Tolón se pusiera fuera del alcance de los alemanes. ¿Por qué, entonces, no se le dio la orden de hacerse a la mar?

La inesperada aparición, en plena noche, de las fuerzas navales aliadas a lo largo de las costas de Marruecos y de Argelia, preludiaba, choques armados como era lógico suponer. Esta eventualidad, por parte de los Aliados, estaba prevista; pero –al menos oficialmente– el Gobierno de Pétain, que se sentía ligado por el acuerdo de armisticio y sin posibilidades de rechazarlo, no tenía más elección que la de apoyar la resistencia frente a los invasores.

Sin embargo, era esencial reducir al mínimo los inevitable sacrificios, y esto se consiguió, en gran parte, gracias a la presencia en Argel del almirante Darlan, que estaba en contacto permanente con el almirante Auphan, secretario de Estado por la Marina del Gobierno de Vichy. Para evitar la extensión del conflicto, con el riesgo de empujar a Francia al campo del Eje, era totalmente necesario, desde el punto de vista del Gobierno de Vichy, impedir una participación alemana directa en la defensa del Norte de África y evitar, a toda costa, el implicar a la Flota francesa en una acción.

Los alemanes, naturalmente, insistían en que se concediese a la *Luftwaffe* permiso para utilizar los territorios del Norte de África; pero respecto a Marruecos y a Argelia pudo oponerse una rotunda negativa alegando, acertadamente, que los primeros aviones que aterrizaran ostentando en sus alas la cruz esvástica causarían un efecto negativo sobre la moral de los defensores. Por otra parte, el 9 de noviembre los alemanes lograron arrancar a Laval su consentimiento para la infiltración de fuerzas en Túnez.

Por lo que respecta a la Flota francesa, nadie –ni siquiera Laval– deseaba que se hiciera a la mar para enfrentarse a los Aliados. Pero tampoco era lógico esperar que se uniera a los buques de guerra angloamericanos en el preciso momento en que éstos destruían a los torpederos franceses en Orán y en Casablanca. Entonces ¿qué actitud debía adoptar la Flota? ¿Hacerse a la mar o no? Aparte las dificultades materiales que implicaba el hecho de hacerla zarpar del puerto de Tolón aquel 8 de noviembre de 1942, quedaba en pie la cuestión de su punto de destino. Hubiera sido absurdo dejarla consumir sus escasas reservas de combustible navegando arriba y abajo entre Córcega y las islas Baleares, pues si los buques buscaban refugio en un puerto neutral, a las 24 horas serían internados según las leyes internacionales. En realidad, el Norte de África, era su único punto de destino posible y puesto que no era probable que se dirigiera allí, por lo menos hasta que se hubiese logrado el alto el fuego, no quedaba otra elección que dejarla en Tolón.

A mediodía del 10 de noviembre se supo en Vichy que Darlan acababa de ordenar el alto el fuego en el Norte de África, lo que quería decir que la Escuadra de Tolón sería acogida por los Aliados con los brazos abiertos. No obstante, para poder llegar hasta allí, tendría que salir en pocas horas, antes de que los alemanes pudiesen poner en marcha la Operación «Anton». Pero el verdadero problema era otro. En primer lugar, había que tener en cuenta la actitud del comandante en jefe de las fuerzas navales francesas almirante Jean de Laborde, hombre cuya lealtad al mariscal Pétain era absoluta y que no tenía la más remota intención de hacer salir a sus buques sin una orden directa del mariscal. Se decía que el almirante sentía una honda antipatía por los ingleses, pero lo más cierto es que tenían un gran respeto por la disciplina; si hubiera recibido una orden de Pétain habría hecho zarpar a sus buques sin vacilar, olvidándose de sus sentimientos personales, para combatir a ultranza en pro o en contra de alemanes, americanos, ingleses, italianos o rusos. De modo que puede afirmarse que el mariscal Pétain, y únicamente él, tenía en su mano el destino de la Flota.

Cuando llegó la noticia de la orden dada por Darlan, Pétain se encontraba conferenciando con el almirante Auphan y con el general Weygand; y ambos oficiales le aconsejaron que la aprobara. Sin embargo, algunos ministros insistieron en que no se llegase a ningún acuerdo en ausencia de Laval, quien a la sazón se hallaba en Munich para entrevistarse con Hitler. Puesto en antecedentes por teléfono, Laval recalcó las fatales consecuencias que tal decisión tendría para Francia, y el mariscal cedió, ordenando –oficialmente al menos– a Darlan que se mantuviera firme en su resistencia contra los Aliados; pero, al mismo tiempo, Auphan fue autorizado para que transmitiera *secretamente* a Darlan la absoluta confianza de Pétain asegurándole que la única razón del comportamiento del mariscal era la de ganar el mayor tiempo posible.

Como no era posible prever aún cuándo estarían los Aliados en disposición de intervenir en el territorio metropolitano francés, tal vez la actitud del mariscal fuera la más acertada, ya que estaba de acuerdo con su política de estricto cumplimiento de las cláusulas del armisticio que, por su parte, los alemanes no habían violado todavía abiertamente. Pero estaban a punto de hacerlo.

En efecto, a las 5,30 del día 11 de noviembre, el Gobierno de Vichy recibió una carta de Hitler. En ella, después de señalar la amenaza que para la costa mediterránea francesa suponían los desembarcos angloamericanos y la poca confianza que le inspiraban generales como Giraud, Hitler anunciaba su intención de ocupar la costa, sin entrometerse, no obstante, en las funciones de la administración francesa.

Pétain y Weygand habían considerado ya esta eventualidad. Si bien se sabía que algunos oficiales del Ejército eran partidarios de oponer una resistencia armada, aunque sólo fuera para salvar el honor, hubo que admitir que en aquellas circunstancias no era posible lanzar de nuevo a Francia a una guerra y, por lo tanto, el mariscal decidió transmitir por radio una solemne protesta... al mismo tiempo que ordenaba que no se combatiera en la línea de demarcación.

Las fuerzas alemanas iniciaron su movimiento al amanecer del día 11 de noviembre. Los guardias franceses se sintieron francamente sorprendidos ante la aparición de vehículos armados con ametralladoras, camiones y carros de combate que se lanzaban a lo largo de las carreteras que conducen al valle del Ródano, del Allier, del Garona... y se dirigían hacia el Languedoc y la Provenza. En todos los lugares donde se encontraban elementos del Ejército francés, los alemanes adoptaban una actitud uniforme, un procedimiento preconcebido, ocupando cuarteles y desarmando a las tropas que habían recibido la orden de no resistir. Así, pues, no se hizo un solo disparo y únicamente el general De Lattre de Tassigny, que mandaba la División de Montpellier, quiso reunirse con los *maquis*. Mas ¿qué podrían lograr sus escasos recursos contra los medios acorazados de la 7.ª *Panzerdivision*? No obstante, su gesto, aunque carente de valor práctico, confortó moralmente a quienes tuvieron conocimiento de él.

Todos los elementos defensivos fueron así anulados. Ni un solo avión levantó el vuelo y las bases aéreas fueron ocupadas; pero el pensamiento que dominaba en la mente de la mayoría era: «¿qué ocurrirá con la Escuadra?» En el curso de pocas horas, el general Hausser y sus carros de combate podrían alcanzar el puerto de Tolón.

A fin de hallarse dispuesto para cualquier eventualidad, el almirante Auphan, en su calidad de jefe de Estado Mayor de la Marina y de representante de Darlan, dio orden de poner las máquinas a toda marcha y cargar al completo todos los aprovisionamientos. Ya la actitud de las tripulaciones cambiaba: la noticia de los combates en Casablanca y en Orán había despertado tal indignación entre ellas que no habrían vacilado en acudir en socorro de sus camaradas expuestos al ataque de ingleses y norteamericanos... Pero, también ahora, su furia se volvía contra los alemanes y estaban igualmente dispuestos a dirigirse a Argel para luchar junto a los Aliados y a las órdenes de Darlan, cuya fotografía apareció de improviso en todos los alojamientos de las tripulaciones. Corría, incluso, el rumor de que el mariscal Pétain habían embarcado en el *Strasbourg* para zarpar con la Escuadra.

En realidad, las cosas no habían llegado tan lejos, pese a las continuas tentativas de Auphan para encontrar una solución; pensaba incluso servirse de la infantería de marina del almirantazgo francés para arrestar a Laval. Asimismo, a fin de ganar tiempo, Auphan decidió enviar una nota al almirante Raeder invitándole a respetar la integridad de la Escuadra francesa y recordándole cómo ésta había respetado siempre las condiciones del armisticio, demostrando su lealtad a los mismos ante los sucesos de Orán y Casablanca.

De nuevo el almirante Auphan cursó órdenes categóricas para el hundimiento de los buques en el caso de que se vieran amenazados. Y entre tanto, Laval, a quien Hitler había inducido a dirigirse a Munich haciéndole entrever muchas ventajas para Francia en el caso de que ésta se uniera a

Arriba: enarbolando aún la bandera tricolor, un crucero francés se hunde en el puerto de Tolón. Cada uno de aquellos buques de guerra vivió su momento final de un modo distinto: algunos fueron completamente destruidos por el fuego y las explosiones, otros, en cambio, parecían casi intactos. Abajo: panorámica de la rada de Tolón unas semanas después del hundimiento de la Flota francesa, cuando ya se habían iniciado los intentos para la recuperación de las unidades menos dañadas. *(Archivo Rizzoli)*

Alemania en un pacto «de vida y muerte», había regresado sin obtener la mínima concesión.

Fue en aquel preciso momento cuando Darlan, acuciado por las presiones de los americanos, cursó un mensaje a la Escuadra de Tolón, invitándola a dirigirse a Dakar. El mensaje llegó a la base naval en un momento muy poco oportuno: pocas horas después de que el mariscal, desautorizando formalmente a Darlan, había declarado que asumiría personalmente el mando directo de todas las Fuerzas Armadas francesas; así, el almirante De Laborde no tuvo en cuenta el mensaje, cosa que en realidad era lo que esperaba Darlan.

En el curso de la noche del 11 de noviembre, el Alto Mando germano exigió al almirante Marquis, prefecto marítimo de Tolón, y al almirante De Laborde, que estuviesen dispuestos a defender la base contra cualquier ataque aliado; sólo en este caso la Escuadra de Tolón no sería atacada por la *Wehrmacht*.

Ya no había, ciertamente, la menor posibilidad de elección. Los almirantes franceses o debían someterse o hundir los buques sin pérdida de tiempo, puesto que no tenían todavía autorización del mariscal para hacerse a la mar. Incluso en el caso de haber existido tal autorización, los barcos no hubieran podido contar con ningún apoyo aéreo y la dificultad de hacerlos zarpar de un puerto que entonces ya estaba ocupado por fuerzas alemanas era cada vez mayor.

Estas fueron las circunstancias que condujeron al acuerdo por el cual Tolón vino a ser una especie de campo atrincherado, el último oasis libre en una Francia totalmente ocupada. Darlan fue informado secretamente de esta situación y, para evitar cualquier malentendido, Vichy comunicó a los alemanes que el interés de Francia en defender Tolón contra los ataques de los Aliados excluía «la participación en operaciones ofensivas en alta mar entre el Eje y el enemigo».

El día 13 de noviembre la situación pareció dar paso a mayores esperanzas, cuando el mariscal, aunque preocupado por el arresto de Weygand, realizado el día anterior por la Gestapo, manifestó su satisfacción ante la noticia de que Darlan había asumido, en su nombre, las funciones de Alto Comisario en el Norte de África. Pétain estaba dispuesto a dar su aprobación a este paso y Laval tampoco presentaba objeciones para que fuesen informados de ello los alemanes; mas éstos no respondieron y, en consecuencia, Darlan no recibió nunca el mensaje oficial que aprobaba su operación. No obstante, Auphan logró avisar a Darlan, a través de una línea de información secreta, del hecho de que, tanto Pétain como Laval, aprobaban su conducta, lo que más adelante fue muy útil a Darlan para disipar los escrúpulos de otros jefes franceses en África.

Entre tanto, la posición de Auphan en Vichy se hacía cada vez más difícil. Despertaba las sospechas de Laval y las de los alemanes, y habiendo perdido toda esperanza de obtener la autorización para hacer zarpar a la Flota y rechazando la única alternativa posible, esto es, la de ponerse a la cabeza de una insurrección militar, presentó la dimisión el 15 de noviembre.

El día 19 Hitler faltó a su palabra y decidió drásticamente apoderarse de la Escuadra de Tolón mediante la Operación «Lila» (segunda fase de la Operación «Anton»). Es comprensible que tuviera prisa. Los rusos acababan de desencadenar una contraofensiva que culminó, a los pocos días, con el cerco del Ejército 6 de von Paulus en Stalingrado y el *Führer* no podía consentir tener a sus espaldas una Flota eficiente que, de un momento a otro, podía seguir el ejemplo del general Barré, quien, precisamente aquel día, acababa de abrir fuego contra las fuerzas del Eje en Túnez.

Así, pues, el 19 de noviembre, los alemanes ordenaron la evacuación de las fuerzas francesas que defendían el perímetro del «oasis» de Tolón. Dos días más tarde, todas las formaciones francesas recibieron la orden de salida y el día 24 se instaló en Hyères, base aérea de la Marina de Palivestre, una unidad de zapadores alemana. Aquella misma noche fuerzas alemanas se apoderaron de algunas unidades de la Marina mercante en Cette y Port-Vendres, mientras en Marsella, piquetes armados de la guardia se instalaban a bordo de los buques y se decía que un fuerte contingente de marinos alemanes había partido de Lorient.

Al llegar a este punto, es preciso retroceder unos dos años para comprender mejor la situación. En junio de 1940, al día siguiente del armisticio, sólo quedaban en Tolón 36 buques de guerra; pero después del incidente de Mers-el-Kebir (3 de julio de 1940) se decidió el regreso de la mayoría de los navíos que se hallaban en los puertos franceses de África. Por lo tanto, el 27 de noviembre de 1942, en el puerto de Tolón había casi 80 buques, divididos en tres grupos:

- fuerzas de alta mar (al mando del almirante Laborde), con el acorazado *Strasbourg*, 3 cruceros pesados, 3 cruceros ligeros, 10 destructores y 3 torpederos;
- buques de guerra al mando del prefecto marítimo (almirante Marquis), con el acorazado *Provence*, el portahidroaviones *Commandant Teste*, 6 torpederos y 8 submarinos;
- buques con tripulación reducida, como se especificaba en las condiciones estipuladas por el armisticio: el acorazado *Dunkerque*, los cruceros *Foch* y *La Galissonière*, 8 destructores, 6 torpederos y 10 submarinos.

Excepto unos pocos, todos estos buques se encontraban en el recinto del arsenal principal o en el muelle de Mourillon, tras unos altos muros en los que se abrían una o dos puertas de acceso. El campo atrincherado para la defensa del puerto, desde tierra, se extendía desde el Reppe al Gapeau –dos pequeños ríos situados, respectivamente, a 8 km al oeste y a 18 km al este de la ciudad–, y dentro de estos límites, formaban una segunda línea de defensa las colinas que dominan Tolón, a unos 12 km de la rada.

El ataque alemán, fijado inicialmente para el 26 de noviembre, se había aplazado veinticuatro horas, pues en el último instante hubo que repasar un gran número de detalles. El general Hausser contaba con la valiosa ayuda de la *Kriegsmarine*; en efecto, casi 4500 marinos alemanes estaban dispuestos para intervenir, pero se había previsto que no tomaran posesión de los barcos hasta que el Ejército los hubiese capturado. Y por el momento, la única fuerza que se hallaba a la disposición de la *Kriegsmarine* era un destacamento de 50 hombres, a las órdenes del capitán de fragata Heydel.

Pero ¿qué podían hacer 50 hombres contra aquellos 80 buques? En realidad Hausser encontró el principal apoyo en las unidades de la 3.ª *Luftflotte*, cuyo comandante, el general Sperrle, colaboró muy eficazmente, organizando el reconocimiento aéreo, haciendo que sus aviones colocaran las minas necesarias para bloquear los canales de salida y preparándose a atacar, si era necesario, a cualquier buque de guerra que intentase escapar.

Hausser había distribuido a sus fuerzas de tierra en cuatro grupos. Dos de ellos, avanzando desde el Oeste, tenían la misión de apoderarse de la península de Saint-Mandrier, con sus baterías costeras al sur de la rada; efectuar una irrupción por sorpresa sobre la ciudad de Tolón y, avanzando desde la carretera nacional n.º 8, apoderarse de diversos objetivos militares y de los barcos de guerra que se encontraban en el arsenal. El tercer grupo se apoderaría de las oficinas de Faron; mientras el cuarto, después de efectuar un amplio rodeo en torno a la parte septentrional de Tolón, irrumpiría en la ciudad por el Este, con objeto de tomar el fuerte Lamalgue y ocupar los muelles de Mourillon.

El conjunto de la acción estaba dispuesto de tal forma que todos los objetivos pudieran alcanzarse simultáneamente a las 4,30; sólo entonces, y no antes, se despertaría al primer ministro Laval para informarle de la operación. Sería ya demasiado tarde para dar la alarma a la Escuadra.

Todas las líneas telefónicas habían sido cortadas. Los franceses no tenían ningún puesto de vigilancia en tierra, y, en efecto, tan sólo el puesto avanzado de la gendarmería de Ollioules logró enviar a un motorista, el cual llegó a la entrada del arsenal casi al mismo tiempo que los motoristas alemanes.

El almirante Marquis fue sorprendido y apresado en la cama; pero algunos oficiales de su Estado Mayor se precipitaron a la centralita telefónica para transmitir la alarma al almirante Laborde. Cuando la recibió, casi a las 4,30 horas, se negó a aceptar la idea de que los alemanes hubieran faltado tan descaradamente a su palabra, y por ello no dio la orden inmediata de hundir los buques, sino tan sólo la de poner las máquinas a toda presión y estar preparados para cualquier eventualidad.

El ataque alemán empezó con algunos intentos aislados de escalar el muro del arsenal principal, y entonces el almirante superintendente ordenó abrir fuego contra los asaltantes. A las 5,20 horas fueron ocupados los muelles de Mourillon, pero era ya demasiado tarde para impedir que cinco submarinos lograsen escapar. Cinco minutos más tarde se derrumbaba el acceso Costigneau, bajo la embestida de un carro de combate. Ya no había un minuto que perder. Mientras las fuerzas alemanas se abrían paso en la zona del arsenal, desde el mástil del *Strasbourg* empezaron a lanzarse señales luminosas que, pasando de un buque a otro de la Escuadra, repetían: «Hundirse, hundirse, hundirse...»

Perdidos en el laberinto del gran arsenal, obstaculizados por los canales y por los diques, los alemanes tardaron casi una hora en alcanzar los muelles. Y entonces era ya demasiado tarde: el drama se extendía por todas partes.

Cada uno de los buques de la Escuadra francesa vivió su momento final de un modo distinto. Algunos navíos, presa del fuego, estuvieron ardiendo durante dos días, en medio de grandes explosiones. En cambio, el *Strasbourg* se posó en el fondo del mar sin que su casco se inclinara siquiera, parecía todavía intacto.

El almirante De Laborde se negó a abandonar su buque insignia hasta recibir una orden explícita de Pétain.

Así, los alemanes no consiguieron apoderarse de los buques de guerra y merece la pena preguntarse si el almirante Raeder llegó a lamentarlo alguna vez.

Sea como fuere, su representante Wever se encerró en su despacho de Aix-en-Provence, para evitar tener que tomar parte activa en la acción, y Hausser, que era un oficial del Ejército regular, destacado contra su voluntad en las *Waffen SS*, anotó en su diario: «No creo, sinceramente, que el 27 de noviembre sea uno de esos días de los que el II *Panzerkops* pueda vanagloriarse».

El acontecimiento tuvo amplia repercusión en el mundo entero. El relato más objetivo de la ocurrido, apareció en un artículo de fondo del *Times* y contenía este párrafo: «Incluso aquéllos que creen que la Escuadra francesa hubiera podido encontrar un camino mejor para cumplir con su deber y conseguir su liberación al lado de los Aliados, no pueden por menos de tributar su más profundo respeto a la Flota francesa por la forma en que ha llevado a cabo su misión».

JACQUES MORDAL



Nació en agosto de 1910, en el seno de una familia cuyos miembros pertenecían a la Marina francesa desde hacía tres generaciones. En 1940, durante las operaciones en Dunkerque, naufragó dos veces y fue gravemente herido. En 1942 formó parte del Estado Mayor del almirante Auphan y, después de los desembarcos aliados en el Norte de África, creó una red secreta de información a lo largo de la costa del canal de la Mancha. Es autor de 15 libros que, en su mayoría, versan sobre la segunda Guerra Mundial; tres de ellos han sido publicados en Gran Bretaña y cuatro en Alemania. Algunas de sus obras han sido premiadas por la Academia Francesa. Es miembro del Instituto de Estudios Estratégicos.

Burdeos, diciembre de 1942

LA INCURSION DE LOS "CASCARONES"

Anthony Paice

En el verano de 1942 un nuevo problema empezó a preocupar a los estrategas navales británicos: los alemanes burlaban el bloqueo con rápidos golpes de mano, atravesando las vías de acceso al Oeste para llevar valiosos abastecimientos a Burdeos. Como quiera que no se podía hundir a estos buques con ataques convencionales, se decidió emplear un grupo de comandos embarcados en canoas. Los hombres que debían llevar a cabo esta misión eran los del comando del destacamento "Boom Patrol" (Patrulla de boga), de la Marina británica, dotados de pequeñas embarcaciones y cuya misión era hundir con cargas adhesivas, aplicadas en el mismo casco, a los buques alemanes surtos en el puerto de Burdeos. Diez hombres partieron para esta empresa y sólo dos regresaron; pero el ataque, obtuvo un éxito total. Pocos hombres en la historia han vendido tan cara su vida.

La noche del 7 de diciembre de 1942 a las 19,30 horas, la esbelta silueta del submarino *Tuna* emergió a pocas millas de distancia de la costa francesa, en el golfo de Vizcaya. La noche era clara y gélida y, aparte las olas normales del Atlántico, el mar estaba tranquilo. Desde la torreta del submarino podía distinguirse, a pocas millas de distancia, un pesquero armado alemán; pero el comandante no consideró al intruso como una amenaza seria, pues sabía que el *Tuna*, que emergía poco de la superficie del agua, no podía ser avistado fácilmente desde aquella distancia. En aquel momento, un grupo de figuras oscuras estaba haciendo pasar por las escotillas de los torpedos, sobre el puente, seis canoas. Los hombres encargados de la misión subieron a bordo de las pequeñas embarcaciones y éstas fueron lanzadas directamente al mar por medio de una palanca fijada en la cubierta del submarino. Este ingenioso sistema impedía que el oleaje volcase las canoas o las dañara al lanzarlas contra el costado del buque. Se intercambiaron saludos murmurados en voz baja y el *Tuna* volvió a sumergirse, dejando a los hombres completamente solos en el mar a bordo de las frágiles embarcaciones.

La pequeña unidad de comando, cuyos componentes llevaban los rostros ennegrecidos, pertenecía al *Royal Marine Boom Patrol Detachment* (RMBPD), que había sido creado el 6 de junio de 1942. Su jefe era el comandante H. G. Hasler, oficial de infantería de Marina, de 28 años de edad, quien, tras un período de búsqueda y experimentos sobre el uso de pequeñas embarcaciones con fines ofensivos y defensivos, había formado una unidad destinada a operar contra buques enemigos fondeados en los puertos. Después de un arduo entrenamiento preliminar, Hasler declaró que su unidad estaba preparada para entrar en acción y el 21 de septiembre era convocado para presentarse en el Mando de las operaciones combinadas de Londres para exponerle un plan que el comandante consideró de sumo interés.

Desde la primavera de 1942 lord Selbourne, ministro británico de la Guerra Económica, se sentía intranquilo porque cada vez con mayor frecuencia, una reducida pero veloz flotilla de buques mercantes alemanes, que transportaban suministros, de caucho crudo, tungsteno y aceites animales y vegetales a Burdeos, burlaba el bloqueo aliado. La marina inglesa no podía emplear contra tales buques mercantes a sus veloces cruceros, y el Ejército, por su parte, había desechado toda posibilidad de un ataque armado o de una incursión con objetivo limitado para destruir las instalaciones del puerto de destino. Urgía, por lo tanto, encontrar una forma de detener este tráfico directo con Burdeos. Y fue entonces cuando se confió el problema al Mando de las operaciones combinadas.

Apenas veinticuatro horas después de su llegada a Londres para discutir el problema, Hasler presentaba ya el plan general para un ataque de

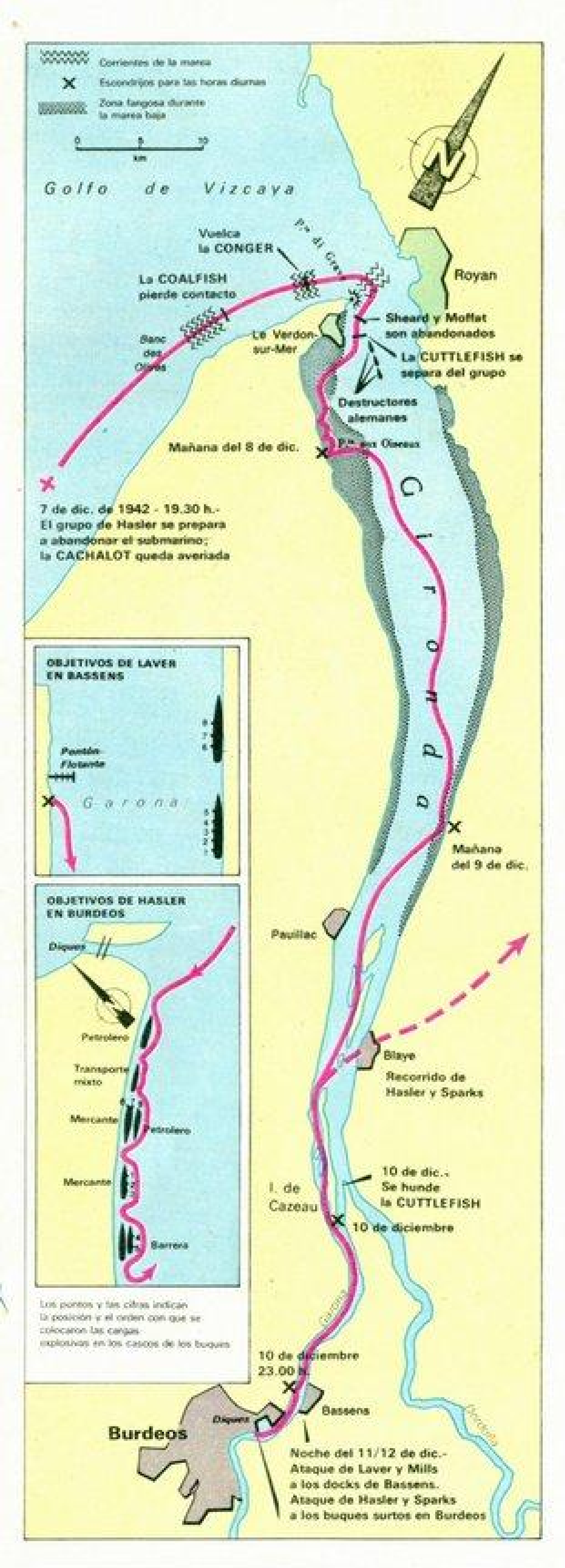


Fotografía del muelle de Bassens, situado frente a Burdeos. En esta zona se efectuó la incursión de la canoa *Crayfish*, la noche del 11 al 12 de diciembre. Las grúas que pueden verse en primer término de la fotografía dan una idea de las instalaciones para la carga y descarga de los grandes buques. (Archivo Rizzoli)

comandos sobre canoas, que remontarían los estuarios del Garona y del Gironda, conjuntamente con la proposición de que la empresa fuese confiada a su unidad. Hasler sostenía que, al cabo de cuatro días de navegación a remo, desde la zona en la que fueran depositados en el mar, sus pequeñas embarcaciones lograrían alcanzar sin dificultad los muelles de Burdeos y destruir a los buques mercantes que allí se encontraran fondeados, aplicando sobre sus cascos las cargas explosivas.

La idea mereció la aprobación de lord Mountbatten, jefe de las operaciones combinadas, quien, sin embargo, abrigaba serias dudas acerca de las posibilidades de supervivencia de un destacamento de incursión en tales condiciones.

El día 30 de noviembre, tras unas diez semanas de intenso entrenamiento, los comandos embarcaron en el submarino *Tuna*, el cual debía luego quedarse en misión de patrulla por las aguas del golfo de Vizcaya. El *Tuna* les llevó, en efecto, hasta un punto situado diez millas al sur de la Punta de Grave, que señalaba la entrada del estuario. Una vez allí, diez *marines* en cinco canoas (la sexta se había averiado al ser izada sobre la cubierta) se dispusieron a enfrentarse con una ruta azarosa hasta alcanzar la costa y luego remontar el río a lo largo de 60 millas más hasta llegar a Burdeos. Los componentes del grupo sabían que para regresar luego a Gran Bretaña tendrían que arreglárselas como pudieran y por sus propios me-



El 7 de diciembre de 1942, a las 19,30 desde el submarino británico *Tuna*, se lanzaron al mar, a lo largo de la costa francesa del golfo de Vizcaya, cinco canoas pertenecientes a una unidad especial de asalto, con una tripulación de dos hombres en cada canoa. El objetivo de esta misión era el puerto de Burdeos, en cuyos muelles se hallaban fondeados gran número de mercantes alemanes. Por desgracia, ya casi desde el principio de la operación, el pequeño grupo quedó muy reducido a causa de varios incidentes. Tras cinco noches de una navegación muy accidentada y llena de peligros, las dos únicas canoas que quedaban lograron alcanzar su objetivo: a bordo de la canoa *Catfish*, Hasler y Sparks consiguieron aplicar sus cargas explosivas a dos mercantes, un petrolero y una unidad auxiliar, fondeados en el mismo puerto de Burdeos; Laver y Mills, en la *Crayfish*, aplicaron sus cargas en los cascos de otros dos mercantes, que se hallaban en Bassens. Todas estas unidades resultaron gravemente averiadas, hundiéndose una de ellas. La operación alcanzó de esta forma un éxito completo, pero a costa, asimismo, de graves pérdidas. En efecto, sólo dos, de los diez hombres que habían partido de Inglaterra, lograron regresar a su patria después de un largo y accidentado viaje.

dios, ya que la *Royal Navy* había insistido y recalcado desde el principio que no podía arriesgarse a enviar un submarino a aquella zona una vez hubiera cundido la alarma entre el enemigo.

Cuando las canoas se pusieron en movimiento, el oleaje, hasta entonces moderado, se hizo más intenso, salpicando los rostros de los tripulantes. Los «cascarones», como jovialmente se llamaba a aquellas canoas, iban sobrecargados de provisiones y de explosivos y apenas sobresalían del agua, ofreciendo muy poca resistencia a la rompiente. Cada hora que pasaba, Hasler indicaba con la mano a sus hombres que reagruparan sus «cascarones», a fin de tomarse cinco minutos de descanso. Y mientras Hasler verificaba la posición en que se hallaban por medio de la brújula, basándose en las estrellas, su compañero Sparks, también de infantería de Marina, sacaba el agua que había entrado en la canoa a través de una pequeña grieta que tenía en el casco.

Después de haber remado durante tres horas, oyeron de pronto el fragor de una ola que rompía y, tras sondear el fondo, Hasler confirmó que habían alcanzado los bancos de arena conocidos con el nombre de Banc des Olives. Las canoas, en seguida, se lanzaron de frente, contra la rompiente; luego volvieron a juntarse en aguas más tranquilas, más allá de los bajíos; pero entonces comprobaron que faltaba la *Coalfish*, con el sargento Wallace y con Ewart.

Las cuatro canoas restantes continuaron avanzando rápidamente entre las sombras de la noche y a favor de la corriente, en dirección a la silueta del faro de Punta de Grave. Mas, precisamente cuando este ansiado punto de referencia ya empezaba a perfilarse ante sus ojos, se oyó el fragor de una nueva ola de marea, mucho más fuerte que la anterior, y que formaba olas de casi metro y medio de altura que se abatieron de pronto sobre los comandos, ya empapados y ateridos. Ocurrió entonces el segundo desastre de la noche: el cabo Sheard y el infante de marina Moffat cayeron al mar al volcar la *Conger*. Este tipo de canoas se mantenían en el mar con buena estabilidad, pero una vez volcadas era prácticamente imposible volver a enderezarlas, sobre todo si había mar gruesa, por lo que se ordenó a los dos hombres que la abandonaran y se sujetaran fuertemente a las otras embarcaciones.

Con todo ello, Hasler se había quedado ahora con la mitad de sus fuerzas, y a esa reducción había que añadir el peso muerto de los dos hombres que tenía que arrastrar, lo que impedía que las canoas superasen la velocidad de un nudo mientras entraban en la boca del estuario. Por fortuna, los reflectores que iluminaban toda la zona no llegaron a localizar el pequeño grupo de asalto; pero, después de haber superado con éxito una tercera ola, los comandos se encontraron, de pronto, ante la silueta de un espigón que avanzaba sobre el estuario. Hasler tuvo que enfrentarse entonces con una decisión difícil. La fuerza de la marea no permitiría que las canoas, ya muy sobrecargadas, pudieran superar este obstáculo, y por otra parte, Sheard y Moffat, ya totalmente agotados por la larga permanencia en el agua helada, tuvieron que ser abandonados. Sheard, que tiritaba de frío, aceptó la situación con valor y sus últimas palabras fueron: «No se preocupe, señor, lo comprendo. Gracias por habernos traído hasta aquí». Se entregó a los dos hombres una botella de ron; mas no debió servirles de mucho ya que, poco después, los alemanes recuperaban sus cuerpos que la marea había arrojado a la orilla.

Pero las desgracias del pequeño grupo no habían terminado todavía. Más allá de la Punta de Grave se encontraba el pequeño puerto de Le Verdon-sur-Mer. Y a poca distancia de la orilla se hallaban fondeados varios destructores, que, al día siguiente, debían recibir la visita de inspección de un almirante alemán. Así, pues, las canoas supervivientes no tenían otro remedio que afrontar el paso entre los buques de guerra y la orilla, a través de un estrecho pasillo que, sin duda, estaría vigilado por varios centinelas. Hasler ordenó a sus hombres que le siguieran a pequeños intervalos, una canoa después de la otra. Los «cascarones» estaban dotados de doble pagaya, con palas dispuestas en ángulo recto una con otra, lo que, al moverse, reducía su perfil al filo de un cuchillo en el aire. Pero Hasler ordenó a sus compañeros que las redujeran, ahora a una sola pagaya, pues este sistema las hacía aún más invisibles. No obstante, esta determinación aumentaba la dificultad de maniobra y reducía bastante la velocidad, pero se confió en que el trabajo más duro lo haría la propia corriente, que, en efecto, les condujo más allá de Le Verdon-sur-Mer. Dos de las canoas consiguieron encontrarse de nuevo al otro lado; pero el teniente Mackinnon y el *marine* Conway, que iban en la *Cuttlefish*, ya no volvieron a establecer contacto con Hasler.

El tiempo apremiaba; pronto despuntaría el alba del día 8 de diciembre, y los comandos no habían encontrado todavía un lugar adecuado donde refugiarse durante las horas de luz. En el transcurso de una larga hora, las dos canoas restantes intentaron localizar varios punto a lo largo de la costa antes de abordar, con éxito, en un promontorio arenoso, llamado Pointe aux Oiseaux. Tras un rápido reconocimiento del lugar sacaron las embarcaciones del agua y las ocultaron con redes miméticas tendidas entre los arbustos.

Durante todo el día, los cuatro hombres se turnaron en la vigilancia, mientras los otros descansaban con un breve sueño intranquilo; había que limpiar las armas y reparar las frágiles embarcaciones. El tiempo era pésimo, y aunque los hombres estaban ateridos por el frío punzante y por el cansancio, no era posible ceder a la tentación de encender un buen fuego que les reconfortara, ya que sería perfectamente visible, desde un sendero que pasaba por allí cerca. Aun así, y a pesar de sus precauciones los miembros del comando fueron descubiertos en su escondrijo, a la mañana siguiente, por un grupo de pescadores franceses y sus mujeres. Gracias a ellos, Hasler pudo conseguir un poco de pan con que completar las «raciones concentradas» que llevaban, poco apetitosas por cierto e insuficientes; pero no logró arrancarles a aquellas gentes la promesa de que no revelarían su presencia a las autoridades. El francés de Hasler, que él hablaba con un ligero acento alemán, lejos de tranquilizarlos no hizo sino acrecentar más sus sospechas.

Los comandos habían recorrido casi 27 millas vagando durante la primera noche, pero si querían atenerse a los tiempos previstos, debían mantener a toda costa esta marcha, aunque sus cuerpos estuvieran agotados y embotados sus sentidos. Aguardaron, pues, a que bajara la marea, antes de echar nuevamente las canoas al mar; a las 23,30 descubrieron que la marea, al retirarse, había dejado al descubierto un fondo fangoso de casi 1200 metros de longitud, que tuvieron que cruzar a pie, arrastrando tras ellos las canoas. Afortunadamente, la práctica obtenida en los entrenamientos en las playas fangosas de Portsmouth y las guías previamente aplicadas a las embarcaciones, hicieron que la operación no resultase tan grave como pareció en un principio; sin embargo, ello no impidió que los *marines* llegaran al agua cubiertos de sudor y de fango. Una vez en el agua, Hasler estableció una marcha sostenida, a fin de sacarle alguna ventaja a la corriente y al relativo descanso de sus hombres, y mientras los frágiles «cascarones» avanzaban rápidamente las salpicaduras del agua se helaban sobre el revestimiento de la popa. Aquella noche, salvo un momento en que se encontraron muy cerca de un pequeño convoy de buques mercantes, la navegación se desarrolló con cierta facilidad y no se produjeron incidentes.

La mañana del segundo día, los *marines* no encontraron dificultad para abordar en la orilla norte, y esta vez descubrieron un escondrijo casi perfecto, en una especie de foso desecado que se abría entre dos setos y que formaba ángulo recto respecto al río.

A fin de sacar las mayores ventajas de la marea, el grupo se dispuso a reemprender el viaje al caer la noche del día siguiente; y precisamente cuando estaban echando las canoas al mar, fueron sorprendidos por un campesino francés, quien, adivinando su nacionalidad, les invitó a beber un vaso de vino en su casa. Los hombres del comando rehusaron la invitación cortésmente, aunque con firmeza, y entonces el campesino les dijo cordialmente: «Está bien, como quieran, pero la próxima vez que pasen por aquí no dejen de visitarme. ¡Buena suerte! Y estén tranquilos, que no diré nada...» Mas, el simple hecho de haber sido descubiertos, era ya bastante inquietante.

Tras alcanzar las zonas más internas del estuario, los *marines* se enfrentaron con la nueva dificultad de tener que sortear varios islotes que se alzaban en mitad del río, lugar donde el elemento sorpresa representaba el peligro más grave.

Aquella noche tuvieron que descansar forzosamente durante más de tres horas, en espera de que la marea volviese a serles favorable; luego, de nuevo, fue preciso chapotear en el fango y arrastrar las embarcaciones hasta el mar. En el curso de la tercera jornada, pasaron muchos momentos de angustia y sobresaltos al enfrentarse con situaciones de verdadero peligro. Mas, por fortuna, a pesar de haberse visto obligados a detenerse durante todo el día junto a las posiciones antiaéreas alemanas, el enemigo no llegó a sospechar su presencia.

CANOA tipo II

Compartimiento 1
Arpón magnético.
Una bomba.
Achicador de agua y esponja.
Manopla para la pagaya. Bastón para colocar las cargas.
Cuatro cargas adhesivas. Una llave inglesa. Ropas de repuesto. (1/2 dotación)

Compartimiento 2
Una caja con varios instrumentos.
Cerillas.
Hornillo.
Bastón para colocar las cargas. Cuatro cargas adhesivas.
Ropas de repuesto.
(1/2 dotación)

Compartimiento 3
Víveres. Agua.

Compartimiento 4
Red mimética. 15 metros de cabo.
Una bolsa con útiles para las reparaciones.
Instrumentos de navegación.
Manopla para las pagayas.
Avisador acústico.
Lámpara de mano.
Una bomba.

Compartimiento 5
Ropas de repuesto. (1 dotación).
Dos cajas de cohetes.
Dos marmitas.
Jabón.
Cuatro cajas de evasión.

5
4
3
1
2

Al anochecer del día siguiente las condiciones climáticas eran excelentes para realizar su misión. La visibilidad era lo bastante escasa para ocultar todos sus movimientos y caía una lluvia intermitente que amortiguaba el ruido de los remos mientras las canoas se adentraban en el río Garona; a las 22 horas los tripulantes avistaron los primeros objetivos enemigos de Bassens, muy cerca de Burdeos. Avanzando con cautela, pasaron ante las brillantes luces de la zona de los docks, y muy pronto vieron premiados sus esfuerzos al encontrar allí mismo, materialmente pegado al enemigo y frente a su objetivo, un escondrijo ideal y seguro: se trataba de unos diminutos arroyuelos que penetraban en los amplios cañaverales, a lo largo de la orilla, y hacia ellos dirigieron las canoas. Al retirarse la marea, las embarcaciones encallaron por sí solas en la arena y el espeso follaje que cubría el lugar les proporcionó un escondrijo excelente; a su amparo, los hombres del comando pudieron, una vez más, desentumecer sus anquilosados miembros.

Se quedaron allí el resto de la noche y todo el día siguiente; mientras esperaban, los *marines* podían oír con toda claridad el chirrido de las grúas, las voces de los hombres que trabajaban en los muelles, todos los ruidos, en fin, de una zona portuaria en plena actividad. Habían decidido atacar a las 21,30 horas, cuando se pusiera la luna, calculando bien el tiempo que necesitaban para colocar las cargas en los cascos de los buques antes de que se retirase la marea, que debían aprovechar para la huida, descendiendo de nuevo a lo largo del río. Cada canoa llevaba ocho cargas, y mientras el cabo Laver y el infante de marina Mills, en la canoa *Crayfish*, dedicaban su atención a los barcos fondeados al largo de Bassens, Hasler y Sparks, en la *Catfish*, remarían otras tres millas hasta alcanzar los docks orientales de Burdeos.

La noche era clara y tranquila, quizás demasiado clara y demasiado tranquila, para llevar a cabo en buenas condiciones un ataque de aquella naturaleza. Cuando la proa de la *Catfish* desembocó en el dique de amarre, Hasler se dio cuenta, con evidente inquietud, de que el puerto de Burdeos, a diferencia de los puertos aliados, que solían mantenerse en una casi total oscuridad, estaba profusamente iluminado; sus almacenes junto al muelle y los barcos en él amarrados resplandecían de luz. Esto complicaba aún más las cosas; pero no por ello se interrumpió la marcha de la operación.

Con el fin de sacarle la mayor ventaja posible a la marea, la *Catfish* siguió avanzando muy despacio, hasta llegar al extremo de una larga fila de barcos fondeados, y cuando cambió la dirección de la marea, los dos hombres, dejándose llevar por la corriente, fueron distribuyendo sus cargas en los cascos de varios buques. Mientras pasaban rozando de un barco a otro, Sparks se sujetaba al casco de los mismos por medio de una manilla magnética, en tanto que Hasler, valiéndose de un bastón, colocaba las cargas explosivas. Este bastón, a cuyo extremo iba sujeta la carga, se introducía primero en el agua, y luego, a mano, se dirigía en la dirección deseada hasta dejarla depositada sobre el casco del buque. No fue preciso ninguna maniobra complicada, puesto que las cargas se colocaron sin que ninguno de los dos hombres tuviera que lanzarse al agua.

Terminada su misión, los dos hombres remaron de nuevo, rápidamente, hacia el estuario del río, sabiendo que las espoletas de las minas les concedían un margen de nueve horas para alejarse del objetivo, antes de que las primeras explosiones abrieran el camino de lo que, sin duda, iba a ser una verdadera caza del hombre, despiadada y cruel.

1942

7 de diciembre: a las 19,30 horas, el submarino *Tuna* desembarca cinco canoas *(Catfish, Crayfish, Conger, Cuttlefish, Coalfish)* en las proximidades del estuario del Gironda.

7-8 de diciembre: la *Coalfish* pierde contacto; vuelca la *Conger*; la *Cuttlefish* también pierde contacto; Hasler, que manda el grupo de la *Catfish*, queda solo con la *Crayfish*. Los cuatro hombres se esconden, durante el día, en Pointe aux Oiseaux.

8-9 de diciembre: la *Catfish* y la *Crayfish* recorren otras 25 millas y se esconden, durante el día, frente a Saint Estèphe. La *Cuttlefish* continúa por su cuenta.

9-10 de diciembre: los hombres de la *Catfish* y de la *Crayfish* desembarcan en la isla de Cazeau. Mackinnon y Conway, con la *Cuttlefish* desembarcan en la otra parte de la isla.

10-11 de diciembre: la *Cuttlefish* tropieza con un obstáculo y se hunde. Mackinnon y Conway se dirigen hacia el interior y, más tarde, son capturados y fusilados. La *Catfish* y la *Crayfish* avanzan hasta situarse a tiro de los muelles y se esconden durante el día.

11-12 de diciembre: el ataque. Hasler y Sparks, en la *Catfish*, aplican las cargas adhesivas a dos buques mercantes, un petrolero y un *Sperrbrecher* de la Marina alemana. Laver y Mills, con la *Crayfish*, aplican sus cargas a dos mercantes. Luego, los cuatro hombres hunden sus canoas y se dirigen hacia el interior.

Entre tanto, Laver y Mills habían conseguido idénticos resultados con la *Crayfish*, aplicando sus minas en los cascos de dos enormes buques fondeados frente a su último escondrijo. Cuando los cuatro hombres se reunieron de nuevo, remaron hasta un punto situado al norte de la ciudad de Blaye-les-Mines, sumida a aquella hora en un profundo sueño; allí debían separarse, por última vez, para emprender la retirada por distintos caminos. En cinco noches consecutivas habían recorrido 91 millas marinas, entre lluvias y vientos y un frío intensísimo.

Los alemanes, aunque alertados a consecuencia de la captura de Wallace y de Ewart, ignoraron el objetivo de aquella incursión hasta que empezaron las explosiones. La primera carga estalló alrededor de las 7 del día 12 y las otras continuaron estallando durante toda la mañana. El Servicio de Información del Mando naval, en Londres, comprobó más tarde que los comandos habían destruido completamente un buque de carga y averiado otros cuatro, hasta tal punto que deberían quedarse forzosamente en seco durante todo el tiempo que durase la guerra. Pero lo más importante de la acción fue que obligó a los alemanes a tomar urgentes medidas de seguridad, ya que había quedado demostrado que el puerto de Burdeos no era un lugar seguro para sus barcos.

De los diez hombres que partieron para efectuar la operación, sólo dos, Hasler y Sparks, lograron regresar a Inglaterra después de un azaroso viaje a través de la Francia libre, de España y de Gibraltar. Ambos fueron condecorados respectivamente con el DSO y la DSM. A Laver y Mills se les citó en los boletines de guerra, aunque, desdichadamente, como les ocurrió a Mackinnon, Wallace, Ewart y Conway, acabaron siendo capturados y fusilados por los alemanes.



ANTHONY PAICE

Se graduó en el King's College de Londres, donde estudió Historia Moderna e Historia Militar como discípulo del profesor Michael Howard. Formó parte del equipo de informadores para la serie televisiva *La Grande guerre*, de la BBC, y ha trabajando también en la preparación de las memorias de lord Tedder sobre la segunda Guerra Mundial. Escribe estudios sobre estrategia defensiva moderna.

PROPAGANDA CON

Europa, mayo de 1940 - octubre de 1942

Charles Roetter

Hasta el verano de 1942, la propaganda del Eje se impuso por completo: las constantes derrotas aliadas significaban que la posibilidad de victoria sobre las fuerzas ítalo-germanas se alejaba cada vez más, hasta desvanecerse en lo improbable. Por lo tanto, lo único que podían hacer los Aliados en aquella época era lanzar un llamamiento a los territorios ocupados para que no perdiesen la esperanza. Mas en otoño de 1942, al cambiar la suerte de la guerra, los alemanes empezaron, a su vez, a exhortar a los países satélites para que "se mantuvieran firmes" y la propaganda aliada pasó entonces a la ofensiva.

La propaganda, encaminada a sostener la moral del propio bando y a minar la del enemigo, ha sido siempre, a través de los siglos, un arma utilizada en todas las guerras. En la segunda Guerra Mundial se utilizó más intensamente que nunca pues, por primera vez en la Historia, ambos beligerantes disponían de un nuevo medio de comunicación: la radio.

Fueron los alemanes los primeros en darse cuenta de las inmensas posibilidades que les ofrecía, en tiempo de guerra, este nuevo medio de comunicación y no tardaron en aprovecharlo con decisión y rapidez. Por el contrario, los primeros esfuerzos aliados resultaron débiles, ineficaces y, a veces, incluso ventajosos para los alemanes.

El tema principal de la propaganda alemana era, invariablemente, la invencibilidad de la *Wehrmacht*, la indudable e inevitable victoria final de Alemania. Sólo en invierno de 1942, ante los primeros reveses, se revelaron, al fin, algunas dudas en la propaganda alemana. «Hemos ganado demasiadas batallas –decía Goebbels–, no podemos ser derrotados ahora».

Era éste un argumento encaminado a calmar, a reanimar a las gentes. Pero el tono confiado y hasta petulante de los primeros años de la guerra, e incluso de los primeros meses de 1942, había desaparecido por completo.

Las retransmisiones hechas desde Stuttgart, durante el periodo llamado la *drôle de guerre*, por un hombre que se hacía llamar Ferdonnet, ofrecen, para todos cuantos se interesan por los métodos y las técnicas de la propaganda subversiva, un campo de estudio verdaderamente fascinante y único en su género. En aquella época, Hitler se proponía «ablandar» a sus víctimas de la Europa occidental antes de atacarlas. Su objetivo primordial era Francia, y Ferdonnet, que se hizo célebre entre los franceses como «el traidor de Stuttgart», fue el más hábil, el más inteligente y, por ello, el más temible ejecutor de la política nazi en relación con la propaganda.

Desde su estudio radiofónico lanzaba más allá del Rhin un torrente de comentarios cuyo fin era sembrar dudas y sospechas en sus oyentes; poner a los franceses contra los ingleses, incitar al pueblo francés contra el Gobierno, a los trabajadores contra los patronos, a los pobres contra los ricos, a los «poilu» de la Línea Maginot contra el Mando.

¿Por qué –se preguntaba Ferdonnet– lucha Francia en una guerra de Gran Bretaña, guerra de un imperio decadente y plutocrático, que se está desmembrando? Francia se deja explotar vergonzosamente, añadía, dejándose tratar poco menos que como una colonia británica. Francia ha movilizado millones de jóvenes; pero los soldados británicos en Francia suman unos pocos millares.

¿Había soldados británicos en la Línea Maginot? Naturalmente que no; los británicos no eran tan estúpidos como para encerrarse voluntariamente en una tumba.

Explotación del prejuicio básico

La verdadera fuerza de Ferdonnet, el poder de su atracción, radicaba en su incisiva y machacona reiteración de los puntos débiles de la situación política francesa. En efecto, las dudas, las diferencias de opinión, las sospechas, el miedo, los prejuicios sobre los que Ferdonnet insistía continuamente en sus retransmisiones, no se los inventaba. Existían ya. El no hacía más que ampliarlos y profundizar en ellos.

Los Aliados tenían poco que oponer a Ferdonnet y a los otros engranajes de la máquina propagandística alemana; allí donde la propaganda nazi se mostraba aguda, directa e incisiva, la aliada aparecía siempre vaga, indecisa y pobre. ¿De quién era la culpa?

Los encargados de la propaganda no son primeros ministros y no pueden usurpar las funciones de un Gabinete ministerial; tampoco pueden elegir la línea política ni dar directrices para que ésta se lleve a cabo. Sólo pueden actuar sobre el andamiaje de puntos de vista y de objetivos determinados por los jefes de su propio país. Y durante aquella *drôle de guerre*, tal andamiaje no existía.

En estas circunstancias, los propagandistas tenían pocas probabilidades de causar una impresión profunda. En Gran Bretaña, durante este periodo, la BBC se dedicó a organizar y desarrollar sus transmisiones de cara a los amigos, a los enemigos y a los países neutrales en la respectiva lengua de cada uno. Los ingredientes principales de estas retransmisiones eran las noticias objetivas y los comentarios. Esto pudo parecer entonces una empresa poco eficaz; mas, después de la *débacle* de 1940, constituyó una tentativa para levantar la moral de toda la Europa continental.

En Francia, los que tenían la misión de mantener la moral en el suelo patrio, parecían estar completamente hipnotizados por lo que hacían los alemanes. Estaban siempre a la defensiva.

A medida que la *Wehrmacht* desencadenaba su ofensiva en 1940, la inutilidad de la resistencia fue el tema dominante de la propaganda germana. En Oslo, por ejemplo, se estrenó la película *Bautismo de fuego*, relato de la campaña de Polonia, que demostraba cómo el Ejército polaco había sido barrido de la faz de la tierra en menos de tres semanas; y eso exactamente cuatro días antes del ataque a Noruega.

Si al iniciar cada campaña se cargaba el acento sobre el terror, a fin de paralizar la voluntad de resistir del adversario, el tono con que la propaganda alemana se dirigía a las vícitmas se suavizaba una vez que el Alto Mando alemán podía anunciar triunfos decisivos. ¿Por qué continuar, se preguntaba, por qué tantas bellas ciudades todavía no alcanzadas por los horrores de la guerra, debían sufrir el mismo destino que Varsovia? ¿Por qué tantos jóvenes debían perder sus vidas en batallas inútiles?

Un estudio de las retransmisiones de radio alemanas en Holanda, Bélgica y Francia, revela el funcionamiento de la propaganda nazi. El 10 de mayo de 1940, día en que los alemanes invadieron Holanda, Bélgica y Luxemburgo, su radio informaba a los radioescuchas franceses: «La *Luftwaffe* domina, ahora, virtualmente el mar del Norte. La victoria está solamente en su principio. Habrá sorpresas bastante desagradables para Gran Bretaña y para Francia».

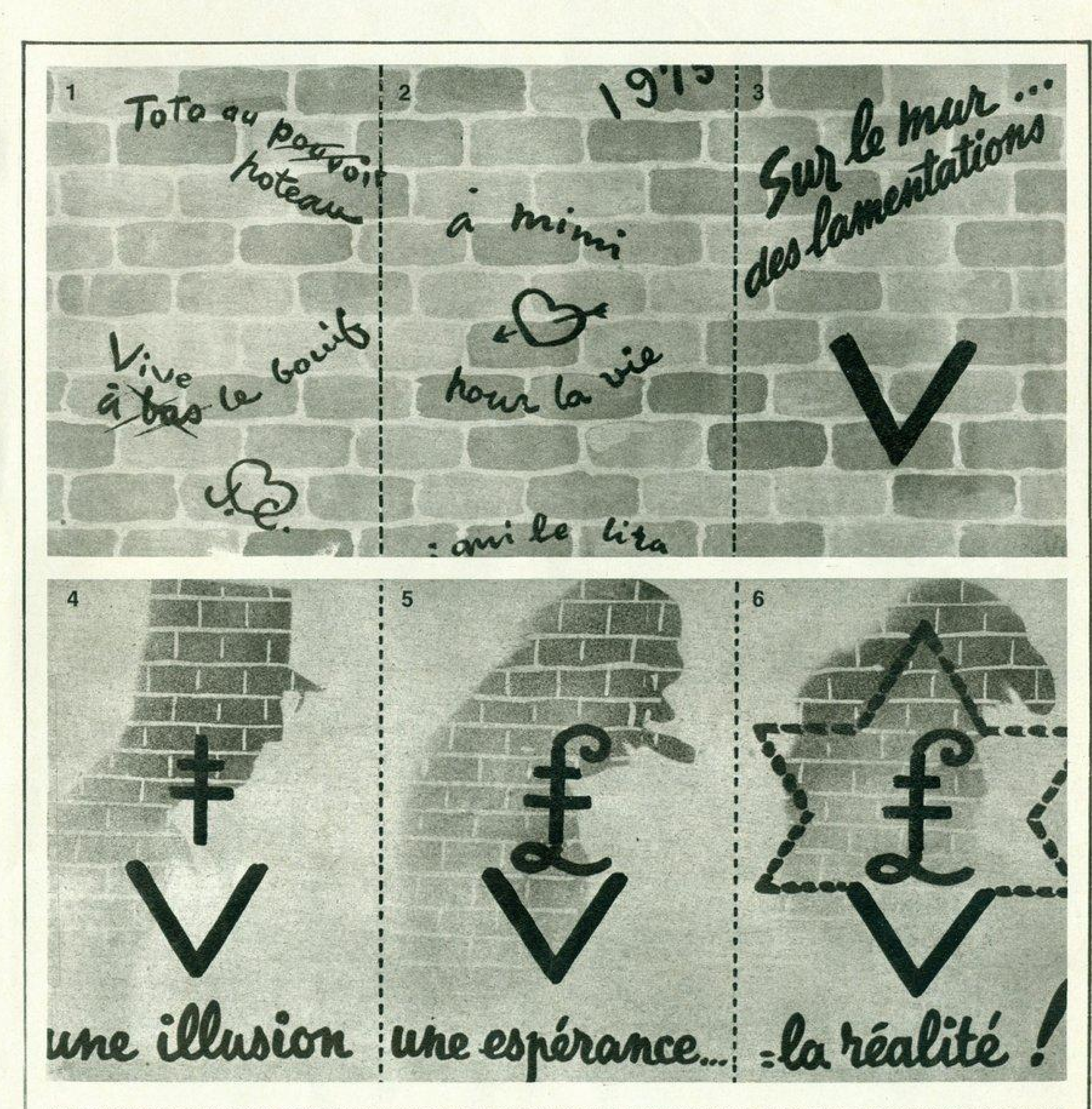
El día 11 de mayo, segundo día de la invasión; se les dijo a los holandeses: «Esta mañana, al amanecer, se han lanzado fuerzas paracaidistas alemanas cerca de Reims. El objetivo es obstaculizar el paso de los refuerzos y, ocupando los puntos claves, impedir al enemigo continuar sus movimientos. Las fuerzas francesas y la Línea Maginot serán atacadas por la espalda».

Después de haber tratado de convencer al pueblo holandés de las condiciones desesperadas de su situación militar, los alemanes lanzaron su llamada al Ejército de Holanda: «Soldados, ¿por qué combatís? ¿Por qué o por quién os dejáis mandar al matadero? ¿Por los capitalistas de Holanda, Francia e Inglaterra?

Aun antes de la rendición formal del Ejército holandés, los alemanes ya lanzaban su ofensiva propagandística sobre su siguiente víctima, o sea, Bélgica. Transmitiendo en lengua flamenca hacían una llamada a una mitad de la nación belga: «¡Flamencos! ¡Soldados! En el Estado belga habéis ocupado siempre una posición de segundo plano. Cuando paséis a nuestro lado os trataremos como a hijos de una nación germánica hermana».

Y luego, transmitiendo en francés, se dirigían a los valones, la otra mitad de la nación belga: «Si ayudáis ahora a los alemanes, más tarde os ayudaremos en el desarrollo de vuestro país. A Bélgica no le importáis nada. Solamente se quiere que los trabajadores valones mueran por ella».

TRA PROPAGANDA



Anverso (arriba) y reverso (abajo) de una octavilla de propaganda antisemita alemana. Doblada en tres, representaba, en sus caras 1 y 2 exteriores, un muro cualquiera, con frases banales, mientras en la cara 3, sobre el «muro de las lamentaciones» de los judíos aparece la «V» de «Victoria» de los Aliados. La victoria está representada luego como una ilusión para Francia (4), que se convierte en una esperanza de pingües ganancias para Inglaterra (5), pero que, a fin de cuentas, no es más que una realidad feliz para los judíos. (6) *The Psywar Society*

El 28 de mayo, cuando el rey Leopoldo ordenó al Ejército belga que depusiera las armas, la rendición se transformó inmediatamente en arma para la ofensiva propagandística contra los franceses: «Ahora habéis perdido la quinta parte de vuestras fuerzas efectivas y todavía mucho más de vuestro material bélico moderno. Si queréis continuar combatiendo, contribuiréis a una horrible matanza que llevará a la destrucción de Francia y del pueblo francés.»

Los alemanes se hallaban ya a las puertas de París. El Gobierno francés abandonaba la capital. ¿Había que defenderla o declararla ciudad abierta y dejarla en manos del enemigo? La *Luftwaffe* realizó una sola incursión sobre la capital. El resto se dejó a la máquina propagandística alemana.

El 13 de junio los franceses entregaron, por radio, la ciudad al enemigo y lo poco que les quedaba de voluntad de lucha se resquebrajó.

La campaña «V» (Victoria)

No era posible borrar con palabras los desastres militares de 1940, y Londres, todo hay que decirlo, ni lo intentó siquiera. El mensaje radiado en docenas de lenguas decía simplemente: «Alemania no vencerá». En Gran Bretaña este mensaje infundía esperanza. Mas el problema era que lograse infundirla también en los otros países europeos. El dolor y la humillación de la derrota eran muy amargos. Y el escueto y lacónico mensaje de Londres ¿podría devolverles la confianza?

En el transcurso de los meses que siguieron, tres factores se unieron en favor de Londres.

- Ante todo, en la Europa ocupada, el deseo de liberarse de los alemanes lo más pronto posible se fue haciendo cada vez más fuerte.
- En segundo lugar, la voz de Londres conquistó respeto y autoridad apenas la *Luftwaffe* comenzó sus bombardeos aéreos. Las consignas procedentes de un lugar seguro y al margen del combate, sólo hubieran provocado resentimiento; en cambio, en el continente, que escuchaba la BBC, se sabía que quienes les hablaban, quienes se volvían a ellos, eran hombres y mujeres que se hallaban en un frente, como en primera línea.
- En tercer lugar, el engranaje propagandístico alemán no había logrado conquistar ni el corazón ni la mente de la población de los países ocupados por la *Wehrmacht*.

Ello, naturalmente, no dependía del sistema de propaganda alemán, sino del propio nacionalsocialismo en sí. Una vez conseguida la victoria, se reveló carente de ideas y de ideales.

Durante todo el invierno de 1940-41, la BBC se esforzó por levantar a Europa del estado de postración en que había caído y por encender de nuevo la esperanza y el espíritu de resistencia. Las acciones de la RAF contra la *Luftwaffe* constituyeron una válida contribución a esta empresa, así como también la decisión americana de proporcionar a Gran Bretaña, con la ley de «Préstamos y arriendos», el material esencial para la guerra.

En aquel oscuro y sombrío invierno, uno de los problemas era crear un signo, un símbolo, en el que cristalizasen las esperanzas y aspiraciones de los pueblos de la Europa ocupada, reuniendo en torno suyo a cuantos se sintieran lo suficientemente valerosos para oponer a la ocupación alemana una resistencia por lo menos pasiva, y que, al mismo tiempo, fuera minando la fe de los alemanes al mostrarles la amplitud de la oposición que tenían ante sí. Este símbolo lo halló la BBC en la letra «V». La letra «V» es, probablemente, la más fácil y rápida de dibujar con yeso sobre una pared o sobre el suelo. El signo Morse que la representa (...-) es muy característico y también puede marcarse sin dificultad. Por añadidura, es tema rítmico de muchas piezas musicales, sobre todo de la *Quinta Sinfonía* de Beethoven, cuyos majestuosos acordes iniciales repiten este ritmo.

La campaña «V», en el sentido de «Victoria», se lanzó a principios de 1941. Comenzó con una retransmisión de Radio Bélgica, desde Londres. «Debéis usar la letra "V" como signo de unión», se les dijo a los flamencos y a los valones, porque «V» significa *victoria* en fracés y *vryheid* en flamenco. Las retransmisiones dirigidas a los otros países siguieron el ejemplo de Radio Bélgica, y así el signo «V» fue adoptado incluso en los idiomas en los que la «V» no es la inicial de las palabras que significan «victoria» o «libertad». A los radioescuchas checoslovacos, por ejemplo, se les recordó que la «V» evocaba la famosa frase de Huss: «*Pravda Vitezi*» (la verdad triunfará), que Masaryk, fundador de la república, había adoptado como lema presidencial.

Invierno de 1941-1942: la propaganda aliada comenta el retraso de la victoria en el frente ruso, prevista por Hitler, Himmler y Brauchitsch para fines de año, utilizando el mismo lema empleado por la propaganda del Eje para debilitar la resistencia francesa: «En Rusia las hojas muertas cubren los cuerpos de los soldados caídos y ahora la nieve oculta las hojas que cubren a los muertos...» *(The Psywar Society)*

In Russland decken gefallene Blätter gefallene Soldaten

In das Jahr des Endsieges 1941

Das Jahr 1941 wird die Vollendung des größten Sieges unserer Geschichte bringen

Und Schnee deckt die Blätter, die gefallene Soldaten decken

Toda la Europa ocupada reaccionó favorablemente. Y entonces, los muros, paredes y aceras de ciudades enteras se recubrieron, en una sola noche, con la letra «V».

Sin embargo, el éxito de la campaña «V» no alteraba la dura realidad: la superioridad militar alemana en el continente era todavía indiscutible. A excepción de la batalla de Inglaterra, la estructura bélica alemana no había sufrido trastornos ni graves pérdidas en hombres ni en material. Su moral permanecía muy alta, y en la primavera de 1941 mostró de nuevo su empuje y su potencia formidable. En pocos meses, la *Wehrmacht* se apoderaba de Yugoslavia y de Grecia, y después de Creta, atacada desde el aire.

Esta fue la cruel demostración de la realidad militar en 1941 y que causó una profunda angustia en la Europa ocupada. Muchas de las cartas y mensajes llegados a la BBC en aquel período revelaban las desilusiones y hasta la desesperación. «Vosotros, en Inglaterra –decían algunas cartas– comenzáis bien las cosas, pero después no sabéis llevarlas a buen fin; no conseguís vuestros intentos y, en consecuencia, todo queda peor que antes. ¿Por qué intentáis empresas en las que no podéis triunfar?»

La única respuesta que Londres podía dar era: «Resistid duramente. Nunca hemos prometido la victoria para este año, ni para el siguiente, ni siquiera para el otro...»

Norteamérica y Rusia dejan oir sus voces

La fuerza del mensaje de Londres de 1940-41: «Alemania no vencerá», se vio considerablemente



reforzada con la actitud de los dos «grandes países neutrales»: Norteamérica y Rusia.

Es indudable que muchos franceses, después del derrumbamiento de su país, necesitaban algo más que las afirmaciones de Gran Bretaña de que no todo estaba perdido. Al fin y al cabo, Gran Bretaña era el único país que seguía enfrentado con Alemania. ¿Por qué suponer que no se comportaría de manera distinta a los que ya habían sido vencidos? Sólo una nación neutral y no envuelta en el conflicto podía decir la verdad y, lógicamente, los franceses se volvieron hacia América.

Igualmente importante para la moral de muchas gentes era la voz neutral de Moscú. Los ingleses –hacía notar Radio Moscú– sabían ser duros y especialmente obstinados; su Marina de Guerra, que dominaba los mares desde muchas generaciones atrás, no había sido nunca derrotada y (lo que era una afirmación todavía más sorprendente por parte de los rusos) contaban con los vastos recursos del Imperio Británico.

El ataque alemán a la Unión Soviética, en junio de 1941, no sólo abrió nuevas posibilidades, sino que también creó nuevos problemas. En efecto, para muchas personas de edad madura, pertenecientes a la clase media, la entrada de Rusia en la guerra originó una especie de conflicto psicológico. Habían estado educados en la creencia del «espantajo comunista», en la «amenaza roja», y mientras reconocían la necesidad de una potente ayuda exterior para librarse de los alemanes, se preguntaban con recelo si esa ayuda debía venir precisamente de Rusia. Y ciertamente, era un poco difícil elegir entre la amenaza nazi y la de la Unión Soviética.

En aquel momento crítico, el mensaje de Londres a toda la Europa oriental y occidental, fue claro y preciso: «El enemigo es la Alemania nazi; quien quiera que combata contra esa Alemania es nuestro aliado».

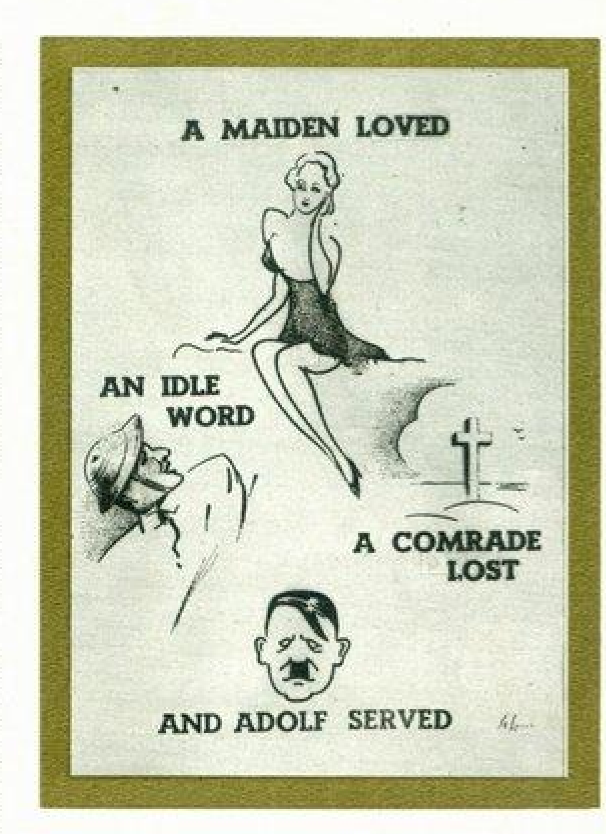
La propaganda de Moscú empezó a funcionar a todo ritmo apenas los alemanes cruzaron la frontera soviética. El tema dominante en las retransmisiones dedicadas al pueblo ruso era que se trataba de una guerra patriótica, mientras que el de la propaganda soviética dirigida a Alemania y a sus aliados –Italia, Rumania, Bulgaria– era que no se trataba de una guerra entre los pueblos, sino de una guerra contra los «criminales fascistas».

Mientras tanto, se requirió un cierto tiempo, después del desastre de 1940, para que Londres estuviera en posición de adivinar que las aspiraciones de Hitler y las de la mayoría del pueblo alemán no coincidían del todo. En cambio, Moscú, inmediatamente, separó a Hitler y a los nazis del pueblo alemán propiamente dicho.

Pero los sacrificios que Moscú pedía a sus radioescuchas antinazis eran mucho más graves que los que pedía Londres. Mientras Londres exhortaba a la prudencia, Moscú invitaba abierta y ásperamente al sabotaje: «Obreros, regad con arena vuestras máquinas. Maquinistas, retrasad, y, si es posible, desviad vuestros trenes. Donde quiera que

Una viñeta dibujada por un oficial británico (arriba a la derecha) y dos octavillas de propaganda soviética (a la izquierda y abajo) dan la medida exacta de la distinta actitud psicológica de ambos países: el sutil *sense of humour* (sentido del humor) inglés determinaba que, muchas veces, su propaganda apareciese como ñoña e ingenua, sobre todo, si se la comparaba con la extremada violencia de la propaganda soviética. (Imperial War Museum) - (Archivo Rizzoli)





estéis, cualquiera que sea vuestro cometido, estorbad el esfuerzo bélico del agresor nazi».

A diferencia del Gobierno francés en 1939 y 1940, Moscú no tuvo que afrontar el problema de los intentos alemanes para minar la lealtad de su propio pueblo. No hubo un «Ferdonnet» ruso que minase la moral soviética. Para Hitler los rusos eran asiáticos, una raza inferior; debían ser combatidos y sojuzgados por la pura y simple fuerza bruta y cualquier método más refinado, no sólo hubiera sido inútil, sino ineficaz.

Tan sólo un aspecto de la acción soviética inducía a los alemanes a rebajarse hasta dirigir una llamada a la población soviética: la estrategia de la «tierra quemada». Como ya habían hecho en la Europa occidental en 1940, los alemanes pedían a los habitantes de las diversas regiones que no destruyeran las carreteras, los ferrocarriles, las ciudades y los campos.

Pero esta llamada no surtió ningún efecto entre los rusos. Y la estrategia de la «tierra quemada» continuó.

La noticia de la entrada en guerra de Norteamérica fue acogida con gozo y alivio en toda la Europa ocupada. Norteamérica era bienvenida, tanto por la riqueza y potencia que aportaba a la causa de los Aliados, como por las ideas y los ideales que representaba.

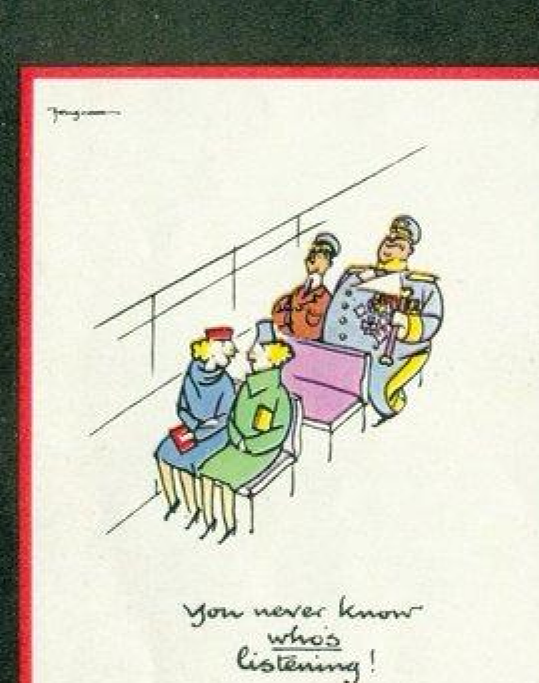
Un nuevo bache en la moral

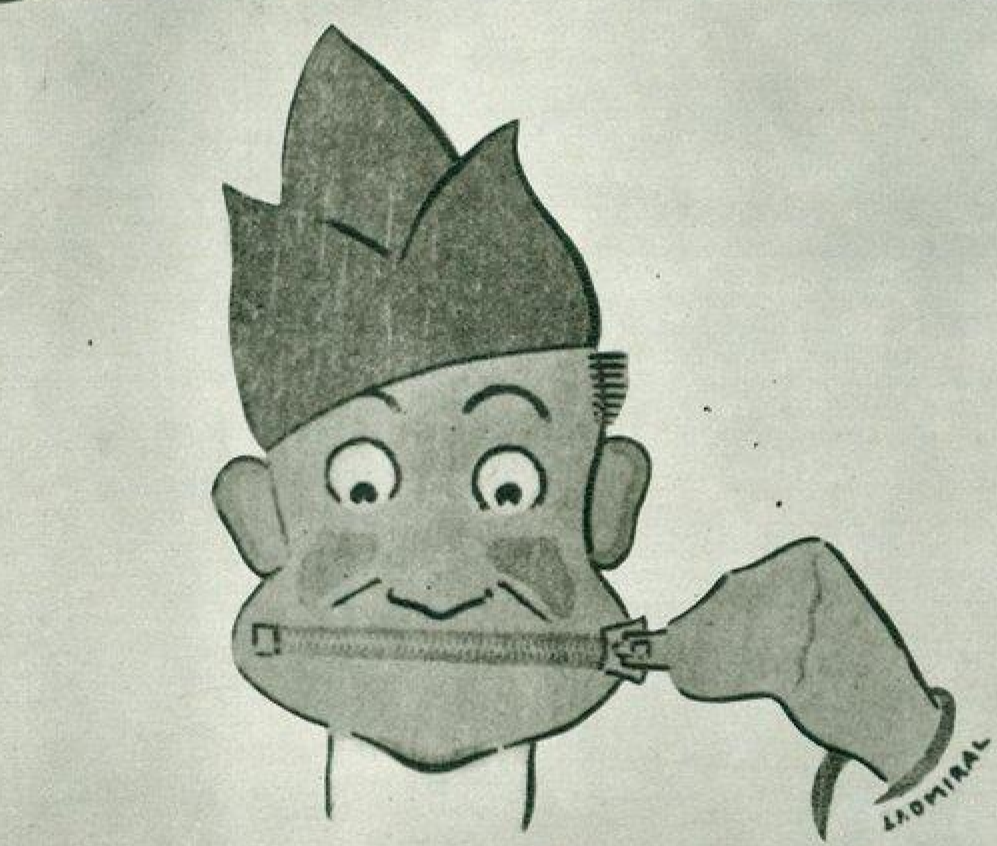
Pero este nuevo impulso de fe tuvo una vida muy breve. En las semanas que siguieron a Pearl Harbor, hubo muchas personas, en la Europa ocupada, que no conseguían dar crédito a sus oídos cuando escuchaban la cotidiana oleada de noticias de los éxitos japoneses. Fueron necesarias generaciones de soldados y de colonos, de mercaderes y de misioneros, para imponer en Asia y en Extremo Oriente la presencia europea y americana... Y ahora, en pocas semanas, todo lo que ellos habían creado durante siglos se había destruido.

Fue éste un momento terrible, acaso el peor de toda la guerra, en la lucha para levantar la moral de Europa. Para combatir ese ambiente de desesperanza era necesario hacer sentir la «presencia americana» en Europa.

Hasta fines de 1941, la misión de llevar la voz americana al continente había estado confiada a cierto número de estaciones de onda corta, la mayoría dependientes de las grandes redes radiofónicas americanas y, en algunos casos, financia-

LA PROPAGANDA ALIADA PASA AL CONTRAATAQUE

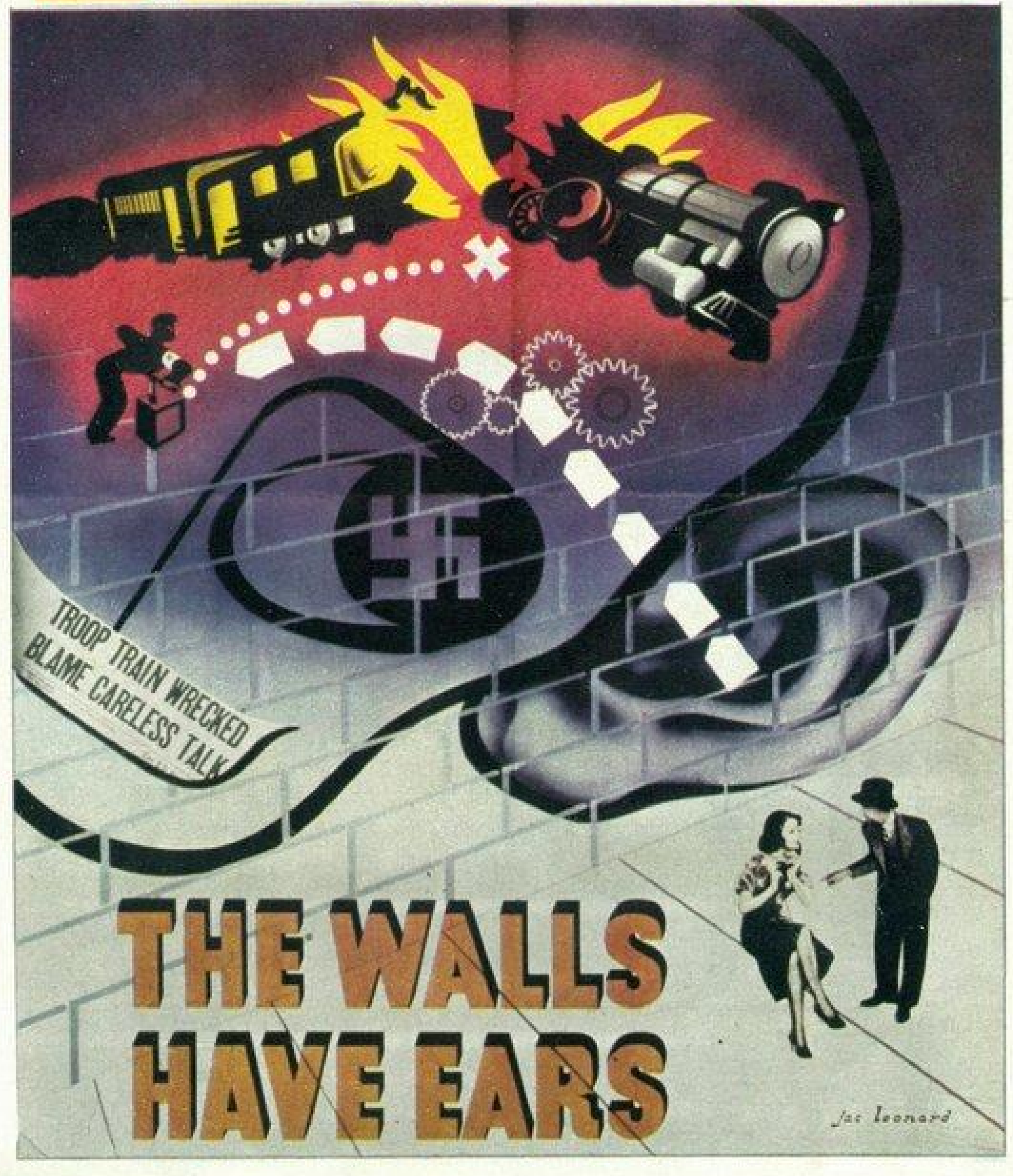












Attention à ce que tu dis !
Les pots ont des oreilles

"¡Atención! Las paredes también oyen", "Tened la boca cerrada", "Las habladurías pueden costaros la vida", dicen estas viñetas ideadas por la propaganda aliada, invitando a todos a la máxima discreción. En 1940-41 parecía que nada podría oponerse a las constantes victorias alemanas. Inglaterra, aislada e impotente, parecía luchar contra molinos de viento: no había resquicio alguno de luz, no se vislumbraba esperanza alguna en la situación europea. Sin embargo, pese a las derrotas y a la progresiva ocupación de Europa, subrayada por una constante y corrosiva propaganda nazi, la sobria voz de Inglaterra empezó a dejarse oír cada vez más obstinada y, a partir de 1941-1942, se mostró, al fin, más segura e imperiosa. Esta propaganda tenía ahora el tono de una voz amiga: invitaba a la resistencia, alimentando al mismo tiempo la esperanza de los pueblos ocupados: "Resistir. No pueden vencer"; pero, simultáneamente, invitaba a la prudencia, consciente de las limitaciones que, en aquella época, condicionaban las acciones de Inglaterra.

(History of the Second World War)-(Imperial War Museum)

das por suscripción particular. De ahora en adelante, el trabajo de las diversas retransmisiones de «La voz de América» sería coordinado por el Gobierno. Además, con objeto de garantizar que estas emisiones llegaran fuertes y claras al continente, la BBC puso a disposición de los norteamericanos cierto número de estaciones filiales en Gran Bretaña. Estas retransmisiones, inevitablemente hablaban más de proyectos que de triunfos. En realidad, no podía ser de otra manera.

La BBC subrayaba estas noticias, destacándolas, y el tono de tranquila confianza en el futuro que transparentaban, tanto las retransmisiones americanas como las británicas, contribuyeron en gran medida a levantar la moral. Sería ocioso, sin embargo, afirmar que disiparon toda clase de escepticismo.

Otoño de 1942: cambia la suerte

El empeño de convencer a la Europa ocupada de que Norteamérica era todavía una potencia con la que se podía contar, hubiera sido difícil incluso en el caso de que las voces de Gran Bretaña y de Estados Unidos hubieran sido las únicas que se dejaran oír. Pero naturalmente, no era así. La propaganda alemana no había tenido nunca un tono más seguro que en aquella primera mitad de 1942, y rara vez había sido más agresiva. Todas las perspectivas parecían halagadoras para Alemania y sus aliados. En el Japón, Alemania había encontrado un aliado de positivo valor y la conquista del mundo ya no podía parecerle un simple sueño.

Berlín advertía a Gran Bretaña que esperaba en vano la ayuda norteamericana; a Norteamérica le decía que estaba sacrificando la flor de su juventud y de sus finanzas en una inútil tentativa de apuntalar el resquebrajamiento del Imperio Británico, y a los países de la Europa ocupada les repetía que la entrada del Japón en la guerra garantizaba la estabilidad del nuevo orden.

La propaganda aliada no podía oponer a todos estos razonamientos otra cosa que un grito de defensa: «Resistir». Ni siquiera podía explotar la fallida promesa de Hitler de obtener el *Endsieg* en el curso de 1941. A fin de cuentas, no se podían negar las repetidas victorias hitlerianas en el curso de la campaña de Rusia de 1941. Y el hecho de que estas victorias no hubiesen tenido la importancia definitiva que él pronosticaba, no podía servir de contrapartida a la caída de Singapur y a la pérdida de Birmania. En modo alguno podía afirmar la propaganda aliada que la *Wermacht* hubiese tenido fuerza y agresividad. Y, desde luego, no intentó afirmarlo.

Pero los últimos meses de 1942 fueron testigos de un cambio espectacular en la actitud y en el tono tanto de la propaganda aliada como de la alemana. Antes de empezar el mes de diciembre, Rommel, que había penetrado en Egipto, era derrotado por Montgomery en El-Alamein. Por otra parte, pese a su supuesto empeño total en el Pacífico y en la barrera de los *U-Boot*, considerada impenetrable, los americanos habían conseguido efectuar un feliz desembarco en el Norte de África. En Rusia, al final de la segunda ofensiva de verano alemana, el Ejército 6 quedó cercado en Stalingrado. Y en Extremo Oriente, la expansión militar japonesa no sólo se había detenido, sino que empezaba a retroceder. El Eje agotaba su potencia ofensiva.

Entonces, por primera vez, se insinuó una nota defensiva en la propaganda alemana: «Resistid. No es posible que seamos derrotados ahora, después de todas las victorias conseguidas y de tantos países conquistados. Si resistimos no podemos perder».

Por su parte, la propaganda aliada pasaba a la ofensiva. Haciendo eco a Churchill repetía: «Este es el principio del fin para el Eje». Y su principal ilusión, ahora que la victoria empezaba a perfilarse, era debilitar la voluntad de resistencia del enemigo para reducir así la duración de la guerra.



En agosto de 1942, cuando Rommel se encontraba en la cúspide de sus éxitos en Egipto y la posición del Eje en el Mediterráneo parecía inquebrantable, Malta llegó a encontrarse en una situación verdaderamente grave. Su única esperanza de salvación consistía en el envío inmediato de abastecimientos por vía marítima. Un convoy fuertemente escoltado, el *Pedestal,* zarpó de Gibraltar para intentar abrirse camino, arrostrando los ataques del Eje. Y logró pasar pese a las graves pérdidas sufridas, y Malta pudo así resistir hasta que las ofensivas aliadas obligaron al Eje a abandonar toda esperanza de neutralizar la isla. El convoy siguiente –el *Stoneage*– inauguró una nueva etapa de envíos que, prácticamente, ya no fueron interceptados.

David Woodward

El portaaviones *Indomitable,* visto desde el *Victorious* en el momento de lanzar en vuelo a un *Albacore,* en el transcurso de la Operación "Pedestal".

(Imperial War Museum)

MALTA
SE LEVANTA EL ASEDIO

Mallorca

Cerdeña

Cagliari

MAR MEDITERRÁNEO

ITALIA

El convoy PEDESTAL entra en el Mediterráneo la noche del 10/11 de agosto de 1942

Trapani

Palermo

Sicilia

Catania

Comiso

Bizerta

Argel

Bujía

Philippeville

Bona

Túnez

C. Bon

Pantelaria

13/15 de agosto.- El PORT CHALMERS, el ROCHESTER CASTLE, el MELBOURNE STAR, el BRISBANE STAR y el OHIO llegan a Malta

MALTA

La Valletta

ARGELIA

TÚNEZ

11 de agosto - mediodía.- Se hunde el EAGLE

11 de agosto - 20.00 h.- Primer ataque aéreo

12 de agosto - 09.00 h.- Los ataques son rechazados

12 de agosto - mediodía.- El DELICALION es alcanzado y se hunde más tarde

Tarde del 12 de agosto.- El FORESTER se hunde; el INDOMITABLE es averiado; la FUERZA Z se retira como estaba previsto

12 de agosto.- El CAIRO, el CLAN FERGUSON y el EMPIRE HOPE se hunden; el NIGERIA, el BRISBANE STAR, el KENYA y el OHIO son averiados

12/13 de agosto - noche.- El SANTA ELISA el WAIRANGE, el ALMERIA LYKES y el GLENORCHY se hunden; el MANCHESTER, averiado, se hunde más tarde

Mañana del 13 de agosto.- El WAIMARAMA se hunde, el OHIO es averiado

13 de agosto - mediodía.- el DORSET y otro buque se hunden

Ataques aéreos — submarinos — lanchas torpederas

(19) Número de aviones o de lanchas torpederas utilizados en cada ataque

× U-BOOT hundidos

La noche del 10 al 11 de agosto de 1942, zarpó de Gibraltar, con destino a Malta, el convoy *Pedestal,* formado por 14 mercantes, entre los que figuraba el petrolero *Ohio;* iban apoyados por 59 buques de guerra y tres grandes portaaviones. El convoy partió precisamente en los días en que Rommel se encontraba casi a las puertas de Alejandría y el Eje dominaba el Mediterráneo, de modo que todas las fuerzas disponibles en Sicilia y en Cerdeña se concentraron para lanzarse contra aquellos buques. El *Pedestal* fue atacado por los *U-Boot* casi inmediatamente después de hacerse a la mar, sucediéndose luego una serie de ataques aéreos, casi ininterrumpidos, durante el curso de toda la navegación, que infligieron graves daños y pérdidas a los mercantes y a la escolta. En la noche del 12 al 13, después de haber doblado el cabo Bon, los navíos fueron nuevamente atacados por las lanchas torpederas alemanas e italianas, que pusieron fuera de combate a un crucero y hundieron cuatro transportes. Entre el 13 y el 15, el resto de los barcos entraba al fin, en Malta, donde descargaron los abastecimientos que traían. A pesar de las graves pérdidas sufridas, el convoy *Pedestal* había conseguido su objetivo, el lograr hacer llegar a Malta, asediada y al borde del desastre, los abastecimientos que necesitaba.

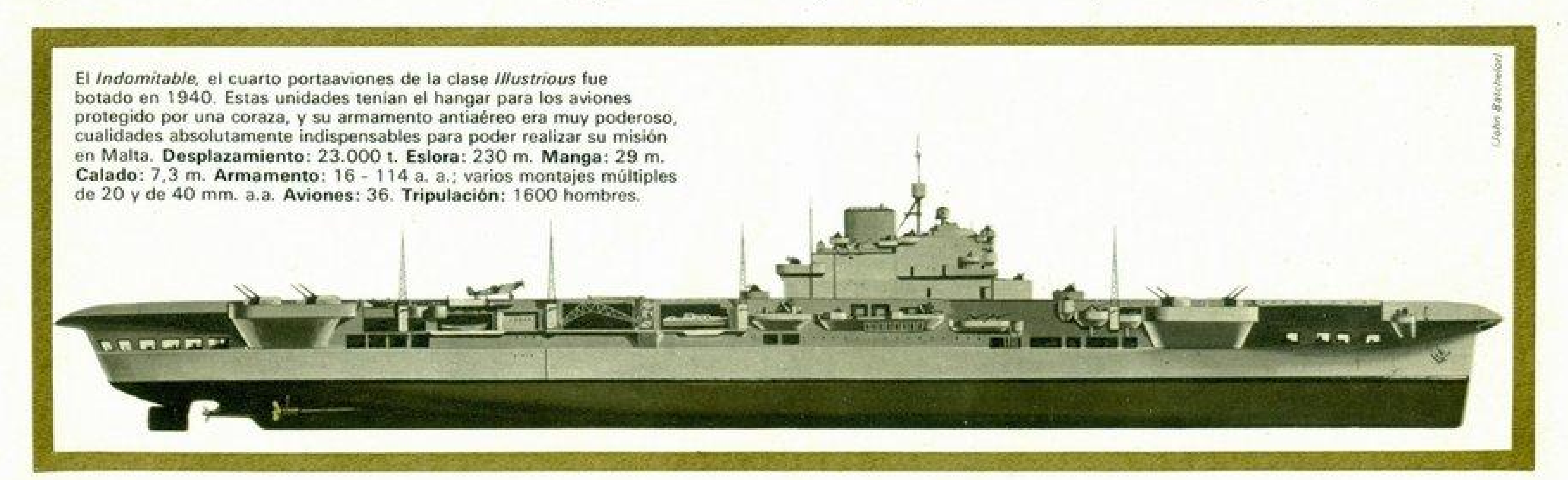
La situación en la isla de Malta, a principios de agosto de 1942, había llegado a un punto extremadamente crítico: según los cálculos oficiales, las provisiones y el combustible se agotarían por completo en un plazo de tres o cuatro semanas como máximo. Si no se recibía la ayuda necesaria, la rendición se haría inevitable, con todas las graves consecuencias que ello traería consigo.

Como se sabe, el último intento a gran escala para abastecer a la isla se había hecho en el mes de junio. Dos grandes convoyes zarparon entonces rumbo a Malta: uno era el que se dirigía hacia el Oeste, procedente de Alejandría y al que se había asignado el nombre convencional de *Vigourous* y el otro, procedente de Gibraltar, se dirigía al Este y se le denominó *Harpoon.* Los dos convoyes estaban constituidos por 17 barcos mercantes, con una escolta de 82 buques de guerra; pero sólo dos de los mercantes lograron llegar a Malta. Seis fueron hundidos y los otros se vieron obligados a regresar a sus bases.

Se esperaba poder realizar otro intento en el transcurso del siguiente mes –para ello era indispensable esperar una noche oscura, sin luna–, pero las exigencias de la batalla del Atlántico, la formación de otros convoyes para ayudar a Rusia y las necesidades de la guerra en el Pacífico y en Asia sudoriental, se revelaron de pronto como una empresa de tal magnitud, que fue totalmente imposible disponer del número de barcos suficiente para atender a todo. No obstante, no mucho tiempo después, en realidad antes del 10 de agosto, otra Escuadra se hallaba dispuesta en el estrecho de Gibraltar. Estaba formada por 59 buques de guerra, los cuales debían servir de apoyo a 14 buques mercantes cuyo destino era llegar a toda costa a la isla de Malta.

Aviones, submarinos y barcos de superficie del Eje se disponían a cerrar el paso a este convoy, al que se había dado el nombre de *Pedestal.* El mando de la operación se confió al vicealmirante Syfret, que enarbolaba su insignia en el acorazado *Nelson;* este buque y su gemelo el *Rodney,* habían llegado al Mediterráneo desde Scapa Flow y de las aguas árticas exclusivamente para intervenir en esta operación. También participaban en ella tres grandes portaaviones: el *Indomitable,* procedente del océano Índico; el *Victorious,* de la *Home Fleet,* y el *Eagle,* que tenía su base en Gibraltar. En total, estos tres navíos transportaban 72 aparatos. Otro portaaviones, el anticuado *Furious,* se hallaba al mismo tiempo en el Mediterráneo occidental, dispuesto a lanzar 38 *Spitfire* con destino a Malta.

Los 14 buques mercantes eran los más grandes y los más rápidos que se habían podido conseguir: once de ellos eran británicos, dos americanos y el último de construcción americana pero con tripulación británica. Se trataba del *Ohio,* único petrolero que figuraba en el convoy, y que más tarde debía alcanzar una fama raras veces conseguida en la historia de la navegación. Se le había elegido particularmente para esta operación por su



El *Indomitable,* el cuarto portaaviones de la clase *Illustrious* fue botado en 1940. Estas unidades tenían el hangar para los aviones protegido por una coraza, y su armamento antiaéreo era muy poderoso, cualidades absolutamente indispensables para poder realizar su misión en Malta. **Desplazamiento:** 23.000 t. **Eslora:** 230 m. **Manga:** 29 m. **Calado:** 7,3 m. **Armamento:** 16 - 114 a. a.; varios montajes múltiples de 20 y de 40 mm. a.a. **Aviones:** 36. **Tripulación:** 1600 hombres.



El portaaviones *Eagle*, alcanzado el 11 de agosto de 1942 por los torpedos lanzados por el *U-73*, que navegaba en inmersión, escora y se hunde en pocos minutos. De los 1100 hombres de su tripulación, se salvaron casi 900. (Imperial War Museum)



Una salva de bombas, lanzada por los aviones del Eje, cae junto a un mercante del convoy *Pedestal*. Tres días después de haber penetrado en el Mediterráneo, la mitad de los 14 transportes del convoy habían sido hundidos. (Imperial War Museum)



El portaaviones *Victorious*, que formaba parte de la escolta del convoy *Pedestal*. A pesar de haber sido alcanzado por una bomba, este portaaviones fue el único que quedó operativo para apoyar a los buques. (Imperial War Museum)

velocidad y su capacidad de carga, y había sido pedido prestado a los norteamericanos porque en aquellos momentos no se disponía de ningún otro buque británico que reuniera tales características. En este viaje, que debía ser el último que rindiera, transportaba 11.500 toneladas de carburantes y aceites. Se trataba de una carga de importancia vital, pues, aparte de las necesidades de la RAF y de la Marina, Malta dependía casi por completo de los productos petrolíferos para todo género de actividades que requiriesen energía mecánica; pero, sobre todo, y principalmente, para extraer el agua de los manantiales.

Los buques del convoy *Pedestal* penetraron en el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar en el curso de la noche del 10 al 11 de agosto... Y esperándoles, a lo largo de la ruta hasta Malta, se hallaban dieciocho submarinos italianos y tres alemanes; además estaban dispuestos 784 aviones del Eje[1], 23 lanchas torpederas, italianas y alemanas, y otros buques de guerra italianos de superficie.

El primer ataque se desencadenó desde uno de los *U-Boot*, el *U-73*: este submarino, navegando en inmersión por debajo de los destructores de la escolta, logró introducirse en las aguas del convoy y lanzó cuatro torpedos contra el portaaviones *Eagle*, alcanzándole de lleno. El *Eagle* escoró rápidamente y se hundió a los pocos minutos; afortunadamente, pudieron salvarse casi 900 hombres de los 1100 que se hallaban a bordo. Para contrarrestar en parte esta sensible pérdida, el destructor *Wolverine*, que escoltaba al *Furious*, localizó y hundió al submarino italiano *Dagabur*.

El convoy prosiguió su rumbo hacia Malta y al final de la jornada, al ponerse el sol, dio comienzo el primer ataque aéreo, efectuado por 36 aviones alemanes. El capitán de navío D. W. Mason, comandante del *Ohio*, escribió, más tarde, a propósito de esta jornada: «El día transcurrió entre constantes maniobras de emergencia y explosiones de las cargas de profundidad. La noche fue tranquila, sin incidentes; los artilleros durmieron junto a los cañones y a bordo todos estábamos dispuestos para hacer frente a cualquier eventualidad; la mayoría de los hombres durmió sobre cubierta.»

En el momento del ataque, la visibilidad era bastante escasa; pero los cañones antiaéreos de los buques de la escolta rechazaron a los aviones enemigos sin que el convoy sufriera daños. No obstante, no cabía la menor duda de que, al día siguiente, se desencadenarían nuevas acciones por parte del enemigo y seguramente mucho más intensas. Con objeto de frenar un poco este ímpetu, la RAF bombardeó aquella misma noche las bases aéreas del Eje en Cerdeña, con éxito discreto; pero este bombardeo no fue lo bastante eficaz para impedir que, el día siguiente, como se esperaba, se desencadenaran nuevos e intensos ataques aéreos.

Un solo portaaviones en acción

El primero de dichos ataques fue rechazado sin grandes pérdidas, gracias a la ayuda de los cazas de los portaaviones; pero tres horas más tarde, hacia el mediodía, aparecieron 70 bombarderos del Eje escoltados por cazas. El portaaviones *Victorious* fue alcanzado por una bomba perforante[2], que se introdujo en la cubierta de vuelo pero sin causar daños; en cambio el buque mercante *Deucalión* resultó averiado y más tarde hundido. Otro submarino italiano, el *Cobalto*, pagó el tributo por este nuevo éxito del Eje, al ser hundido por el destructor *Ithuriel*, después de que el convoy escapara con éxito a los ataques que, durante el transcurso de la tarde, realizaron las escuadrillas de submarinos.

Al anochecer, comenzaron de nuevo las incursiones aéreas; el destructor *Foresight* fue alcanzado y hundido, y una bomba estalló en la cubierta de vuelo del *Indomitable*, inutilizándole y obligando a sus aparatos a posarse en el *Victorious*, que en aquel momento era el único portaaviones del convoy que aún quedaba intacto.

Siguiendo el plan establecido de antemano, al llegar a este punto de la travesía las unidades pesadas se retiraron de la escolta y el *Pedestal* pasó al mando del contraalmirante H. M. Burrough, que se hallaba a bordo del crucero *Nigeria*. Casi inmediatamente el convoy fue objeto del ataque más violento de cuantos había sufrido hasta aquel momento. Se inició con el torpedeamiento del *Nigeria*, del crucero *Cairo* y del valiosísimo *Ohio*, en tres acciones llevadas a cabo por el submarino italiano *Axum*. El *Cairo* resultó tan gravemente averiado que tuvo que ser hundido y el *Nigeria* se vio obligado a regresar a Gibraltar, mientras el contraalmirante Burrough trasladaba su propia insignia al destructor *Ashanti*. El *Ohio* fue presa de las llamas, pero, una vez sofocado el incendio, pudo reemprender la navegación hacia Malta por sus propios medios.

Desde el crucero *Kenya* la situación, en aquellos instantes, se describió como «caótica». En efecto, casi en seguida se creó en el convoy una confusión verdaderamente dramática: los buques se movían en todas direcciones, en un intento desesperado de escapar a las bombas y a los torpedos enemigos, evitando a duras penas entrar en colisión unos con otros. Cuando se consiguió restablecer nuevamente el orden, el convoy sufrió otro ataque aéreo, desencadenado por 100 bombarderos que, de pronto, irrumpieron en la penumbra del crepúsculo. Dos mercantes, el *Empire Hope* y el *Clan Ferguson*, fueron hundidos; un tercero, el *Brisbane Star*, resultó alcanzado y el crucero *Kenya* fue torpedeado por el submarino italiano *Alagi*. Estos dos últimos buques, pese a sus averías, lograron proseguir la navegación; pero lo peor estaba aún por llegar.

A medianoche, entre el 12 y el 13 de agosto, el grueso del convoy dobló el cabo Bon; se encontraba ya en la zona de mar más cercana a su punto de llegada, pero también en la más próxima a las bases del Eje.

Los más terribles adversarios eran ahora las lanchas torpederas, 8 italianas y 2 alemanas, que atacaron en plena oscuridad en dos oleadas suce-

[1] La cifra se refiere a las salidas, esto es, a la acción de cada aparato. En realidad, para esta operación, la Aviación italiana había desplegado 321 aviones (189 en Cerdeña y 132 en Sicilia) y la *Luftwaffe* casi 200. No cabe duda de que muchos de los aviones fueron utilizados varias veces. (Nota de la edición italiana)

[2] El ataque fue llevado a cabo por dos *Re-2001*, armados con una bomba perforante de 640 kilos. El bombardeo lo realizó el teniente Robone. (Nota de la edición italiana)

LA SALVACIÓN DE MALTA: EL CONVOY "PEDESTAL" 1942

10-11 de agosto: el convoy *Pedestal*, compuesto de 13 mercantes y de un petrolero, el *Ohio*, zarpa de Gibraltar para dirigirse a Malta.

11 de agosto: el *U-73* hunde al portaaviones *Eagle*; son rechazados los primeros ataques aéreos procedentes de Cerdeña.

12 de agosto: el portaaviones *Indomitable* es puesto fuera de combate al sur de Cerdeña. Fuertes ataques conjuntos de submarinos y de aviones crean la confusión y el desorden entre los buques del convoy.

12-13 de agosto: el convoy dobla el cabo Bon; un ataque de las lanchas torpederas hunde cuatro mercantes.

13 de agosto: el convoy queda reducido a tres buques, más otros dos, averiados, que navegan por separado.

13-14 de agosto: cuatro buques llegan a Malta.

15 de agosto: el *Ohio* llega a Malta; la valiosa carga de combustible que lleva a bordo significa que Malta podrá seguir resistiendo hasta primeros de diciembre.

23 de octubre: Montgomery lanza su contraofensiva de El-Alamein.

8 de noviembre: desembarco de los Aliados en el Norte de África.

13 de noviembre: el Ejército 8 entra en Tobruk.

17 de noviembre: el convoy *Stoneage* abandona Alejandría para dirigirse a Malta.

19-20 de noviembre: llega a Malta el *Stoneage* sin haber sido molestado en su navegación.

5 de diciembre: el convoy *Portcullis* llega a Malta, y los suministros que desembarca permitirán a la isla resistir hasta marzo o mayo de 1943.

sivas, poniendo fuera de combate al crucero *Manchester* y hundiendo a cuatro mercantes (el *Santa Elisa* y el *Almeria Lykes*, ambos americanos, y los buques británicos *Wairangi* y *Glenorchy*).

Fue aquella una noche dantesca: granadas luminosas, proyectiles trazadores, fogonazos, explosiones... Las lanchas torpederas pasaban apenas a cincuenta metros de sus objetivos, barriendo los puentes y cubiertas de los barcos aliados con ráfagas de ametralladora. Los torpedos estallaban con golpes sordos, pero que se oían claramente; las explosicones levantaban gigantescas columnas de agua sucia, tan altas como los mástiles de los barcos y que parecían quedar suspendidas, por unos segundos, sobre los puentes de los buques alcanzados.

El amanecer del día 13 no trajo ningún alivio a la situación; algunos buques alcanzados lograron reparar sus averías en plena navegación; pero el crucero *Manchester* tuvo que ser hundido al comprobarse que los daños recibidos eran demasiado graves para que pudiera llegar a cualquier puerto por sus propios medios (más tarde se realizó una investigación a este respecto y se dictaminó que la decisión tomada de hundir el buque había sido precipitada).

Nadie había podido dormir apenas aquella noche; las maniobras diarias eran ya bastante dificultosas de por sí, pero, en aquellas condiciones, con los barcos averiados y sometidos a un esfuerzo excesivo, con los cascos destrozados y con las máquinas a punto de pararse a cada instante, el esfuerzo que se exigía a las tripulaciones era inmenso. El trabajo en la sala de máquinas y en las calderas, así como en algunas secciones de cubierta, requería una resistencia sobrehumana; y, mientras tanto, las constantes explosiones de los torpedos y de las bombas que caían alrededor, provocaban un estruendo de tal magnitud que parecía como si el casco de los buques fuese golpeado incesantemente con un gigantesco martillo. De cuando en cuando, se abría un boquete y el agua entraba a borbotones, con el riesgo de que el buque se partiera en dos si no se procedía a cegarlo inmediatamente.

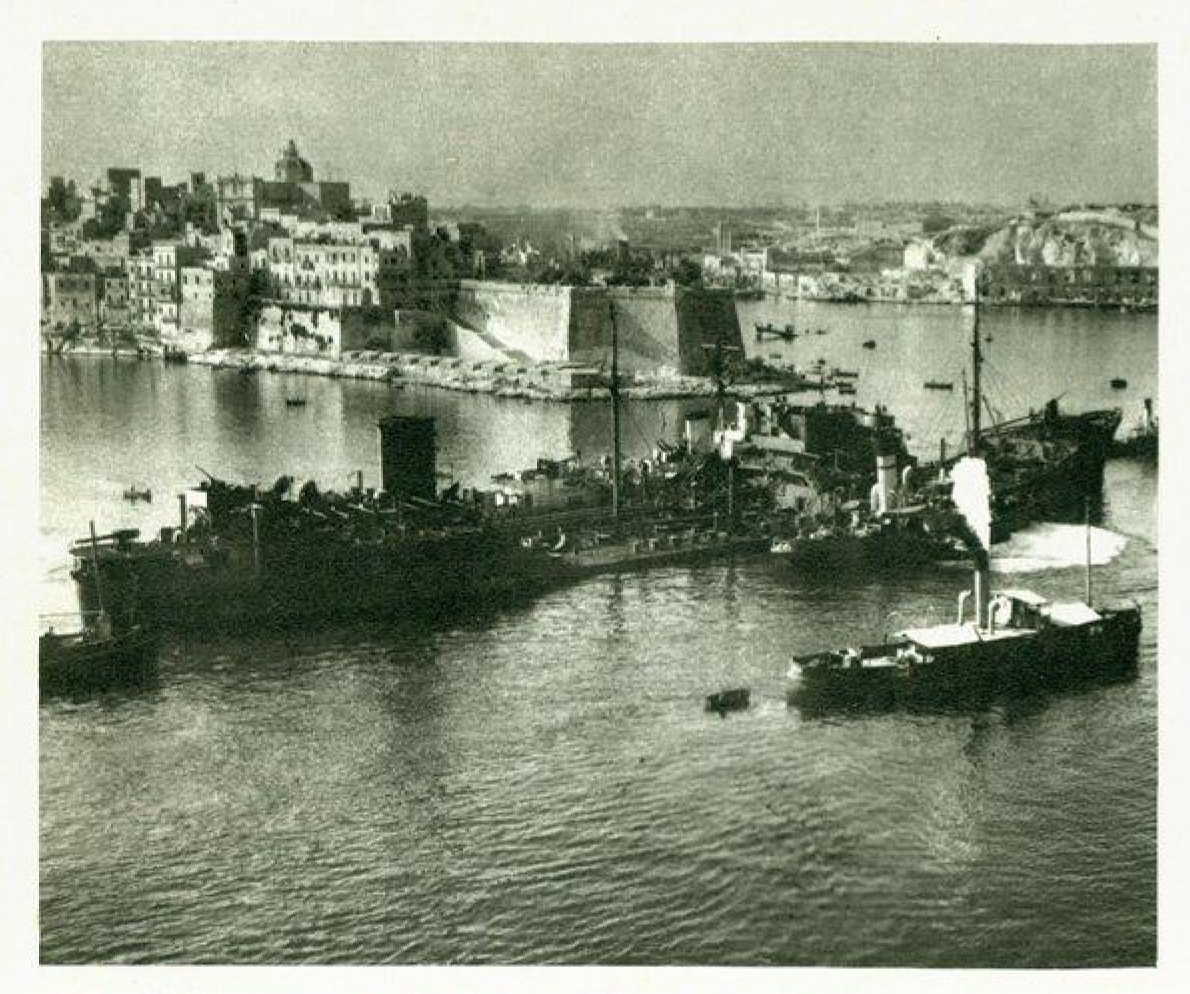
Con las primeras luces del día, los bombarderos en picado hicieron de nuevo su aparición, volando casi a la altura de los mástiles. El buque de carga *Waimarama* fue alcanzado y los barriles de carburante, amontonados en cubierta (ya no había otro sitio donde colocarlos) saltaron por los aires, como también el resto del combustible y de las municiones que llevaba a bordo: el buque desapareció rápidamente entre las aguas y en medio de un torbellino de llamas, dejando tras él, como único rastro, grandes manchas de aceite ardiendo, que fueron extendiéndose poco a poco hacia los hombres que nadaban desesperadamente para alejarse del lugar del siniestro y ponerse a salvo. El *Melbourne Star*, que también llevaba una carga de combustibles y municiones, no logró apartarse a tiempo y, en su marcha, pasó a través de las llamas; pero, por fortuna, sólo el barniz externo del casco sufrió daños, salvándose milagrosamente de una explosión que hubiera sido tan violenta como la del *Waimarama*.

Otros buques mercantes fueron asimismo gravemente averiados, incluido el *Ohio*, alcanzado de nuevo por un *Ju-88*, que se abatió sobre el puente,



El 12 de agosto de 1942, el portaaviones *Indomitable*, alcanzado por una bomba en la cubierta de vuelo, es puesto fuera de combate. A la derecha: el mismo portaaviones, con fuego a bordo, fotografiado por los aviones atacantes, que acaban de ser objeto de una violentísima reacción antiaérea por parte de las unidades de la escolta, una de las cuales evoluciona en torno al buque que acaba de ser alcanzado. (Foto- FP) - (Imperial War Museum)





El petrolero *Ohio*, alcanzado el 12 de agosto por un submarino italiano y el 13 por los aviones alemanes, consigue, sin embargo, llegar a Malta el día 15 con su valiosa carga de carburantes y de aceites. (Imperial War Museum)

quedando allí empotrado a la altura del castillo de proa; poco después, otro *Stuka* se abatía contra su popa. Por último, las máquinas del castigado petrolero se pararon definitivamente y el barco quedó inmóvil en medio del mar.

En aquellos momentos, el convoy –reducido ahora a tres barcos, uno de ellos presa de las llamas– se encontraba casi a 90 millas al oeste de Malta, mientras otros dos buques, averiados, se dirigían independientemente hacia su punto de destino. En cuanto al *Ohio*, quedó a la espera de una posible operación de salvamento, bastante improbable por cierto.

Llegó entonces la noticia de que varios buques de guerra italianos, de superficie, estaban navegando en dirección al convoy. Sin embargo, también la Marina italiana estaba pasando momentos difíciles. Sus grandes buques de batalla permanecían inactivos en la Spezia por falta de combustible, en tanto que los cruceros y destructores que habían recibido la orden de atacar los restos del *Pedestal*, carecían de todo apoyo aéreo, pues en la reunión celebrada entre los Estados Mayores del Eje, Kesselring, comandante en jefe de la *Luftwaffe*, había convencido a Mussolini de que los bombarderos precisaban contar con el apoyo de todos los cazas disponibles. Así, pues, los buques de la Marina italiana se hicieron a la mar sin el apoyo de ningún aparato.

Todos los aviones de la RAF que se encontraban en Malta –casi 150– prepararon entonces una grandiosa *mise en scene*, lanzando bengalas luminosas y enviando mensajes no cifrados, para hacer creer que iba a desencadenarse un gran ataque aéreo entre Malta y Sicilia. En vista de ello, los navíos italianos regresaron a su base; pero dos cruceros, el *Bolzano* y el *Muzio Attendolo*, fueron torpedeados por el submarino británico *P-42* (mandado por el teniente de navío A. C. G. Mars).

Los postreros ataques aéreos desencadenados por las fuerzas del Eje, en el curso de esta operación, se desarrollaron el 13 de agosto, consiguiendo hundir todavía otros dos buques mercantes. Finalmente, el *Port Chalmers*, el *Rochester Castle* y el *Melbourne Star* llegaron a Malta, sin más contratiempos, aquella misma tarde, y el *Brisbane Star* al día siguiente; pero el *Ohio* se encontraba aún a 70 millas de distancia, con su valiosa carga a bordo: el carburante, tan necesario para los aviones, para las cocinas y para la iluminación, y también con la gasolina para las bombas de los pozos, los aceites pesados para los barcos, etc.

Y todo este cargamento, de tan vital importancia para Malta, se encontraba a bordo de un buque que estaba a punto de hundirse, inmovilizado a causa de las graves averías que había sufrido en las máquinas. Pero dos destructores, el *Penn* y el *Ledbury*, y un dragaminas, el *Rye*, se dispusieron a salvarlo, cosa que consiguieron, aunque tardando 48 horas en remolcarlo hasta la Grand Harbour. Una vez allí, desembarcó su preciosa carga y quedó atracado en el muelle; pero ya inútil, pues las averías que sufrió eran demasiado graves para que pudiera hacerse de nuevo a la mar. En 1946 acabó su vida al ser utilizado como blanco en los ejercicios de tiro de la Marina británica.

El simple hecho de conseguir remolcarlo hasta el puerto maltés fue suficiente para que el gran esfuerzo realizado para abastecer Malta se pudiera considerar como un éxito; un éxito limitado, es cierto, pero éxito al fin y no un fracaso. Las pérdidas totales experimentadas por el convoy fueron un portaaviones, dos cruceros, un destructor y nueve mercantes hundidos; además de un portaaviones, dos cruceros y tres mercantes que resultaron seriamente averiados.

Del inventario que se efectuó después de la llegada del *Pedestal*, se dedujo que entonces la base podría resistir hasta primeros de diciembre. En aquella época, las raciones alimenticias habían sido rebajadas, en Malta, a 1690 calorías diarias para los hombres y 1500 para las mujeres.

Cabe decir también que en la isla, durante el período más duro del asedio, las raciones fueron bastante inferiores a las asignadas por las autoridades alemanas a la población civil de la Grecia ocupada.

En el transcurso de los meses de octubre y noviembre de 1942, cuando se consiguieron las primeras victorias aliadas en el Norte de África, no existía todavía ningún indicio que indicase el fin del asedio de la isla, y por ello, a medida que se acercaba la fecha del 1 de diciembre, que, como se ha dicho, marcaría el límite extremo de las posibilidades de resistencia de Malta, se hacía necesario encontrar el modo de hacer saber al enemigo que, en tales circunstancias, y para no sacrificar a la población civil, la isla estaba dispuesta a rendirse.

El 17 de noviembre zarpó para la Grand Harbour otro convoy, esta vez procedente de Port Said. El paso del *Pedestal* había significado la más sensacional y grande operación naval de toda la guerra, y gracias a ella, Malta recibió todo lo necesario para poder seguir resistiendo otros tres meses. Pero, en realidad, fue este último convoy, el llamado *Stoneage*, quien salvó definitivamente la fortaleza, aunque pasó casi inadvertido y apenas se ha hablado de él. El *Stoneage* comprendía tan sólo cuatro mercantes, y aunque su empresa sea poco conocida, es justo que sus nombres pasen a la historia: se trataba de la motonave británica *Denbighshire*, la motonave holandesa *Bantam* y dos cargueros americanos, el *Mormarmcon* y el *Robin Locksley*. La protección directa estaba a cargo del crucero *Euryalus* y de 10 destructores del tipo del *Hunt*, mientras el apoyo a distancia se lo proporcionaba la 15.ª División de cruceros, constituida por el *Cleopatra*, el *Dido*, el *Orion* y el *Arethusa*, acompañados de siete destructores.

Para el *Stoneage* supuso una ventaja enorme el fulminante avance del Ejército 8 a lo largo de la costa libia (Tobruk cayó el 13 de noviembre y Bengasi el 20), pues ello le permitió entrar, sin ser molestado, en la Grand Harbour la noche del 19 al 20 de noviembre. Malta estaba, al fin, salvada. Pero la Marina debía pagar una vez más su tributo. La noche anterior a la llegada del convoy al puerto de La Valleta, el crucero *Arethusa* fue torpedeado por un avión del Eje: en este ataque perdieron la vida 155 hombres, y a bordo del navío se desencadenaron violentos incendios; mas, en medio de un terrible vendaval, venciendo las enormes dificultades y desafiando el peligro que suponía el buque presa de las llamas, el destructor *Petard* consiguió remolcarlo, de popa, hasta la base de Alejandría.

Precisamente mientras los barcos del *Stoneage* procedían a su descarga, empezó a notarse que la amenaza del Eje contra Malta decrecía: la acción enemiga contra el puerto ya se había reducido al mínimo. El centro del máximo interés bélico acababa de desplazarse al Mediterráneo occidental, donde los Aliados estaban desembarcando gran número de hombres y mucho material de guerra con el fin de acelerar el avance hacia Túnez, a través de Argelia. Malta había dejado de ser, para el Eje, el importante objetivo que hasta entonces había sido.

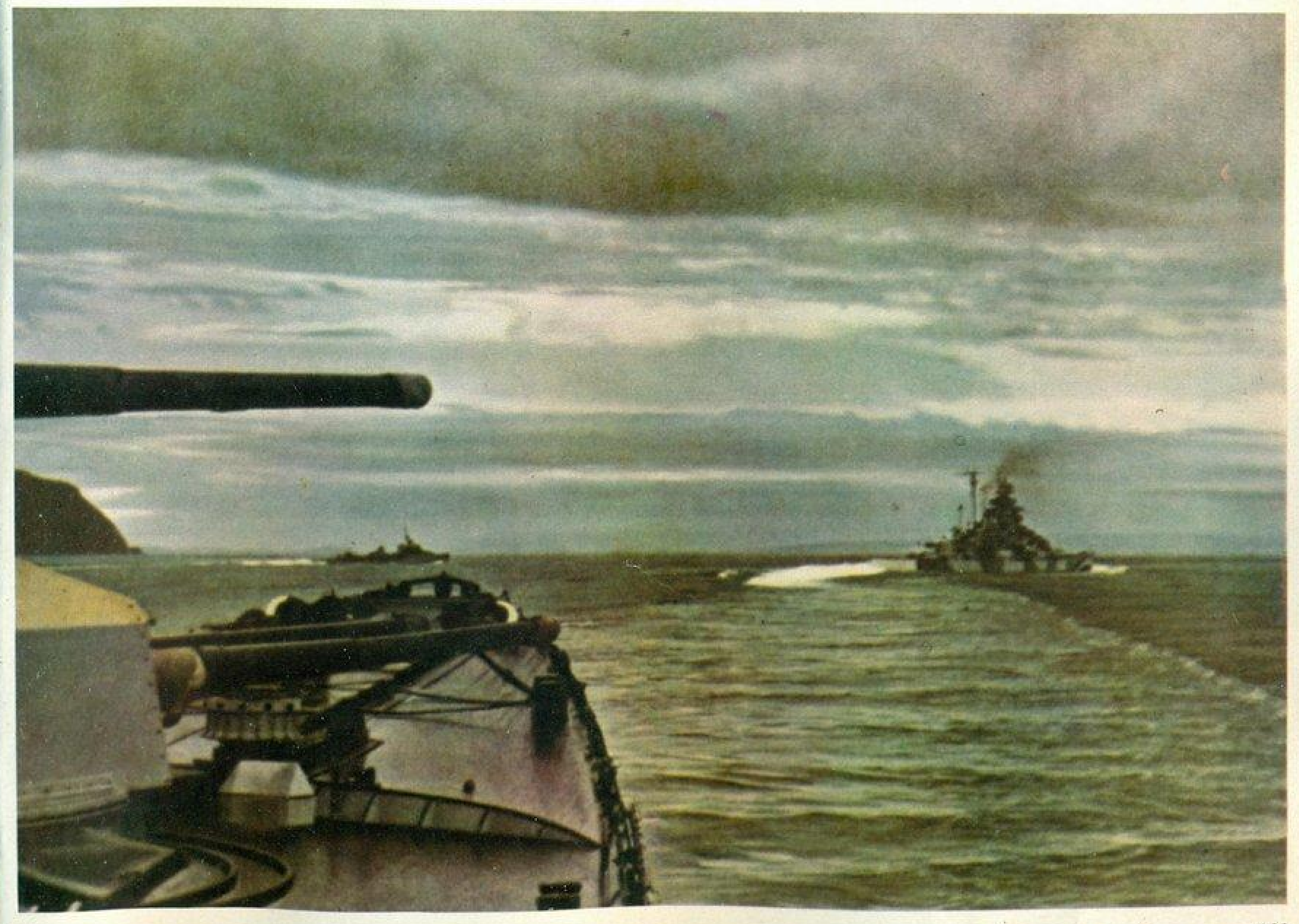
Esto se confirmó dos semanas más tarde, el 5 de diciembre, cuando llegó a la isla otro convoy, procedente de Alejandría, el llamado *Portcullis*. Estaba compuesto por cinco mercantes y un petrolero y no fue atacado ni durante la travesía ni mientras se procedía a las operaciones de descarga. Así, sumados a los del *Stoneage*, los suministros llegados a Malta ascendían ya a 56.000 toneladas, más los productos petrolíferos de importancia fundamental, con lo que sus reservas le garantizaban ahora una supervivencia hasta marzo o mayo de 1943.

Sin embargo, la concentración de las fuerzas del Eje en Túnez, amenazaba con provocar un gran descalabro a la estrategia aliada. Y puesto que ya no existía una amenaza inmediata sobre Malta, los jefes de Estado Mayor decidieron seguir el consejo que les diera, a mediados de diciembre, el almirante Cunningham y confiar el abastecimiento de la isla únicamente a los convoyes procedentes de Alejandría. Esta decisión, al favorecer una más rápida concentración de fuerzas contra el Eje en Túnez, contribuyó, en gran manera, a acelerar el fin de la campaña de África.

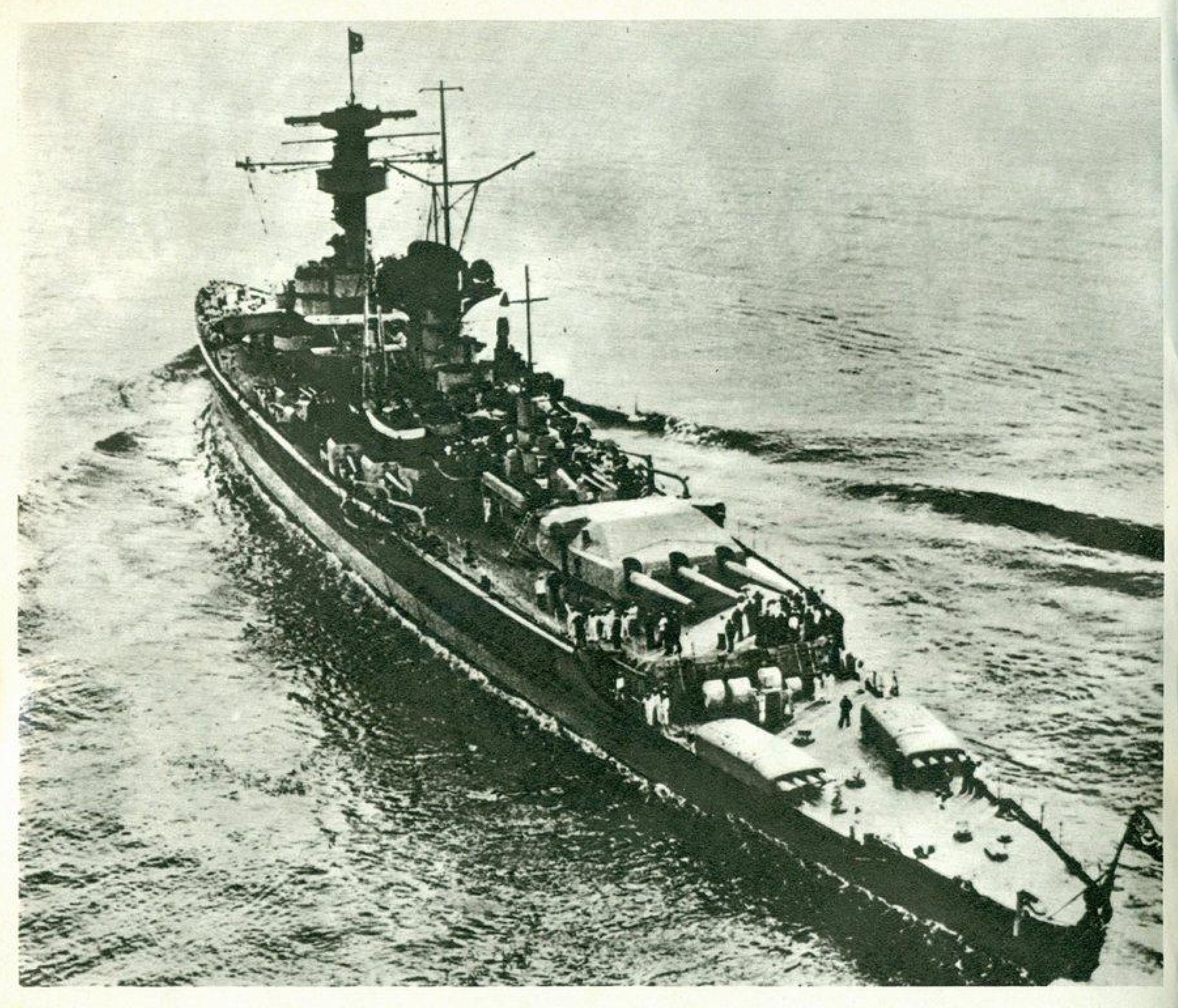
Dudley Pope

LA BATALLA DEL MAR DE BARENTS

En los últimos días del año 1942, el acorazado de bolsillo *Lützow* y el crucero pesado *Hipper* zarparon de su base en Noruega con la misión de destruir el convoy *JW-51B.* El combate que entablaron con los navíos de la escolta de los mercantes, es poco conocido pero concluyó con una derrota tan completa y humillante para la Marina alemana que Hitler, furioso, llegó incluso a ordenar que se desmantelasen las unidades de la *Kriegsmarine.*



Unidades de la Marina de Guerra alemana navegando por el mar de Barents. Concentrados en el Altafjord, en Noruega, algunos de los mayores buques de guerra alemanes tenían la misión de proteger las costas de dicho país de un eventual desembarco aliado y de interceptar también a los convoyes árticos.
(History of the Second World War)



El acorazado de bolsillo *Lützow* zarpó el 30 de diciembre de 1942 del Altafjord para atacar al convoy británico *JW-51B*, que se dirigía a Murmansk. Aunque armado con cañones de 280 mm, el navío alemán no logró aprovechar toda su potencia de fuego. (Imperial War Museum)

Las limitadas incursiones efectuadas por los comandos ingleses contra las costas europeas en la primavera de 1942 alarmaron mucho a Hitler; hasta tal punto que le llevaron a sospechar que tales acciones anunciaban empresas de muy distinta envergadura. Imaginaba que los Aliados se disponían a pasar cuanto antes al contraataque, y, desde enero de 1942, estaba convencido de que la invasión de Noruega era inminente y que Suecia había decidido alinearse junto a los enemigos de Alemania. Expresando su íntimo convencimiento a Raeder, Keitel y Jodl, afirmó que, en tal caso, el ataque aliado sería un movimiento de tenaza: los ingleses operarían desde el mar y los suecos y los soviéticos desde tierra, produciéndose así la unión de los aliados occidentales con la URSS.

Según Hitler, sería relativamente fácil alejar esta amenaza: como no pensaba retirar fuerzas del frente ruso, el cometido de defender Noruega lo llevarían a cabo la *Luftwaffe* y la *Kriegsmarine*, que atacarían a las fuerzas aliadas al largo de las costas. Para ello era necesario que el *Scharnhorst*, el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* zarpasen de Brest y se dirigiesen hacia el Norte. «Si es imposible hacerlos salir forzando por sorpresa el canal de la Mancha –le dijo a Raeder–, será preferible desarmar los buques y utilizar los cañones y las tripulaciones para reforzar nuestras defensas en Noruega». A partir del 22 de enero de 1942 estaba ya seguro de que Noruega «era el sector en el que se decidiría el resultado de la guerra», a pesar de la opinión de Raeder, quien suponía que los Aliados contraatacarían en el Norte de África.

No obstante, fueron precisamente estos preparativos para hacer frente en Noruega lo que permitió a los alemanes lanzar en junio, un ataque en fuerza contra el convoy *PQ-17*. Según Raeder, la concentración de los buques pesados en aguas noruegas había mejorado la situación en las reservas de combustible, y por ello decidió que sería factible emplear los buques contra el convoy *PQ-18*. Pero ocurrió que el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*, el crucero pesado *Hipper* y el crucero ligero *Köln* no salieron del Altafjord, y este hecho tuvo una importancia decisiva en los acontecimientos posteriores. A última hora, Hitler había aconsejado a Raeder a «no correr riesgos innecesarios», pues los buques pesados eran de vital importancia para la defensa de Noruega, y Raeder acabó anulando el plan. Por lo tanto, la acción contra el convoy, que sólo perdió 13 buques de un total de 40, la llevaron a cabo la *Luftwaffe* y los submarinos.

Después del *PQ-18*, que había salido en septiembre, ningún otro convoy aliado zarpó rumbo a la Unión Soviética en los dos meses siguientes. Fue necesario reforzar, una vez más, la *Home Fleet* con miras a los desembarcos en el Norte de África, que tuvieron lugar en noviembre. En diciembre, después del éxito de la Operación «Torch», se reanudó el envío de convoyes a Rusia con este plan: un grupo de 15 buques zarparía el día 18, y otro, de la misma entidad numérica, el 22 de diciembre. La sigla de los convoyes se cambió de *PQ* a *JW*, y la progresión numérica comenzaría en el 51. Análogamente, se cambió la sigla de los convoyes que volvían a Gran Bretaña: *RA* en vez de *QP*.

El almirante Tovey, comandante en jefe de la *Home Fleet*, decidió que estos convoyes llevasen una protección extraordinaria; además de la escolta de destructores, figuraría una formación autónoma de dos cruceros, llamada Fuerza R. Aunque por el peligro que representaban los

El 22 de diciembre de 1942 el convoy *JW-51B* zarpó de Escocia con rumbo a Murmansk, escoltado por seis destructores, a los que luego se unieron dos cruceros. Avistado el 30 de diciembre en el mar de Barents por el submarino *U-354*, empezó a ser perseguido por el *Hipper*, que debía atacarlo por el Norte, y por el *Lützow*, que lanzaría su ataque por el Sur. La batalla, que se desarrolló el 31 de diciembre, tuvo un resultado negativo para la división naval alemana: el *Hipper* fue rechazado varias veces y el *Lützow* no logró actuar a tiempo. A las 11, 37 horas los buques alemanes se batieron en retirada. La batalla había concluido: los alemanes perdieron el destructor *Eckholdt*, y el *Hipper* sufrió algunas averías: los ingleses perdieron el destructor *Achates* y sufrió graves daños el *Onslow*. (Peter Sarson)

El *Onslow*, buque insignia de la 17ª Flotilla de destructores de escolta del convoy *JW-51B*. El 31 de diciembre, a las 10,13 horas, atacado por el *Hipper* en su cuarto intento de aproximación, fue alcanzado varias veces a popa y a proa. El destructor sufrió gravísimos daños y 40 hombres de la tripulación resultaron muertos o heridos. (Imperial War Museum)

submarinos alemanes, navegaría a una distancia de los convoyes no inferior a las 50 millas, aproximándose a ellos tan sólo en caso de ataque en superficie. El *JW-51A* zarpó en la fecha prevista y llegó a Murmansk sin contratiempos.

Aunque no se había atacado al *JW-51A*, el Estado Mayor naval germano tenía ya dispuesto un plan muy detallado, conocido con el nombre convencional de Operación «Regenbogen» (Arco iris), cuya puesta en práctica se había confiado al acorazado de bolsillo *Lützow* y al crucero pesado *Hipper*, que debían salir del Altafjord, escoltados por seis destructores, con objeto de atacar un convoy ártico no especificado.

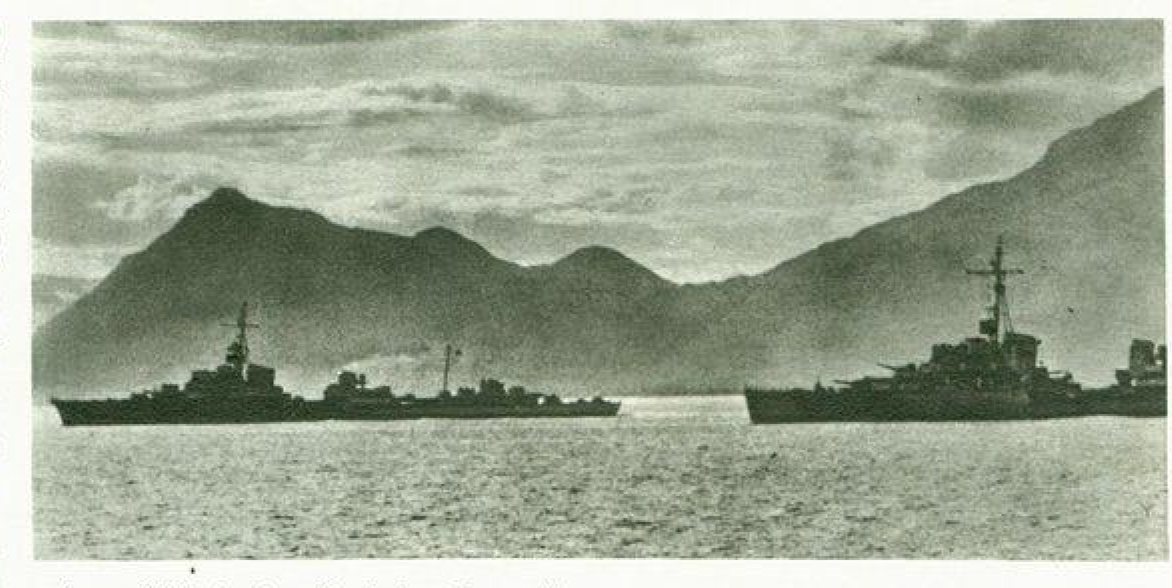
El convoy *JW-51B*, compuesto por 14 mercantes, salió de Escocia el día 22 de diciembre. La descripción de la carga transportada bastará por sí sola para dar una idea acerca de la importancia de la ayuda proporcionada a la Unión Soviética: 202 carros de combate, 2046 vehículos, 87 cazas, 33 bombarderos, 11.500 toneladas de carburante para camiones, 12.650 toneladas de carburante para aviones y 54.321 toneladas de diversos abastecimientos. Tres pequeños destructores, un dragaminas, dos corbetas y dos pesqueros armados lo escoltaron hasta un punto situado al este de Islandia, donde los tres destructores fueron sustituidos por otros seis de mayor desplazamiento, al mando del capitán de navío R. Sherbrooke, a bordo del *Onslow*. Sherbrooke había dispuesto que, a la primera señal de un ataque de buques de superficie, todos los destructores, a excepción del *Achates*, abandonasen sus respectivas posiciones alrededor de los buques mercantes para situarse junto al *Onslow* y por el lado en que se vislumbrase la amenaza, mientras el convoy se alejaría protegido por una cortina de humo producida por el *Achates*. El resto de la escolta, es ducida por el *Achates*. El resto de la escolta, es decir, el dragaminas *Bramble*, las corbetas *Hyderabad* y *Rhododendron* y los pesqueros *Northern Gem* y *Vizalma*, se colocarían de nuevo alrededor del convoy.

El 28 de diciembre, el *JW-51B*, que seguía una ruta mucho más septentrional que la latitud del cabo Norte, se encontró en medio de una borrasca que lo arrastró hacia el sur de la ruta que tenía asignada. Algunos buques perdieron el contacto con el grupo. El miércoles 30 de diciembre, el convoy viró hacia el Este, con lo que Altafjord se encontraba ahora a menos de 200 millas de distancia. Por la mañana, el Almirantazgo advirtió a Sherbrooke que las estaciones de radio alemanas situadas a lo largo de las costas noruegas estaban en gran actividad. El hecho de que el enemigo no hubiera hostigado el paso del convoy anterior ¿significaba tal vez que los alemanes habían intuido que se subdividiría en dos escalones y habían reservado sus fuerzas para lanzar un ataque en fuerza contra el segundo, es decir, contra el *JW-51B*?

«Preparados para un ataque inminente»

Lo cierto era que los alemanes se preparaban para un ataque masivo. El mismo día, unas horas antes, un submarino, el *U-354*, había avistado el convoy, comunicando su ruta y velocidad.

La cadena de mando de la Marina alemana en el Norte iba desde el Estado Mayor de la Marina, en Berlín, al almirante Carls, comandante del Grupo norte y con base en Kiel, y al almirante Kluber, comandante en jefe de la zona marítima septentrional de Narvik; finalmente, en lo referente a la Operación «Regenbogen», llegaba al almirante Kummetz, quien disponía de dos cruceros y cuya insignia ondeaba en el *Hipper*, fondeado en el Altafjord. En cuanto recibió el mensaje del *U-354*, Carls comunicó a Kluber: «Cruceros con seis destructores; prepararse inmediatamente para "Regenbogen"». La orden que se le había dado anteriormente a Kummetz contenía una frase significativa: «Comportamiento al encontrar al enemigo: evitar una formación superior, o destruirla



Dos destructores de escolta del *Lützow* y del *Hipper* de retorno al Altafjord, después del rotundo fracaso de la Operación «Regenbogen» que tenía como objetivo la destrucción del convoy *JW-51B* (Ullstein)

según posibilidades situación táctica». Esto podría parecer una frase sin importancia, pero fue la primera de una serie de señales de precaución, y altamente desmoralizadoras.

Unas horas después, el crucero *Hipper*, los destructores *Friedrich Eckholdt*, *Richard Beitzen* y *Z-29*, y el acorazado de bolsillo *Lützow*, mandado por el capitán de navío Stange, salieron del Altafjord; el *Lützow* iba escoltado por los destructores *Theodor Riedel*, *Z-30* y *Z-31*. El plan de Kummetz era sencillo y, en potencia, prometía un buen resultado. En el curso de la noche, los dos grupos debían separarse, de manera que a la mañana siguiente, a las 8, cuando los dos buques pesados se dirigieran hacia el Este en busca del convoy, flanqueados y precedidos por tres destructores a una distancia de 15 millas, el *Lützow* se tores a una distancia de 15 millas, el *Lützow* se encontrara a 75 millas al sur del *Hipper*. Una vez localizado el convoy, el grupo del *Hipper* atacaría primero, atrayéndose a los buques de escolta ingleses y obligando a los mercantes a desviarse hacia el Sur, es decir, hacia donde se hallaba el *Lützow*.

Mas no había pasado aún una hora desde su salida del Altafjord, cuando Kummetz recibió la siguiente comunicación de Kluber: «En contra de la orden operativa referente al contacto con el enemigo, proceda con mucha cautela, incluso contra fuerzas iguales; pues no podemos exponer a nuestros cruceros a riesgos demasido graves». Era la consecuencia inevitable de las grandes pérdidas que la Marina alemana había sufrido hasta entonces. Lo cierto es que el consejo tuvo el efecto de desmoralizar profundamente al almirante Kummetz.

La frase «fuerzas enemigas iguales» podía significarlo todo o nada, puesto que no existen tablas comparativas entre destructores y cruceros, o entre cruceros y acorazados de bolsillo. Por ejemplo, en plena oscuridad y con una tempestad de nieve, la expresión «fuerzas enemigas iguales» podía significar, para un crucero pesado, la presencia de tres destructores provistos de radar. A la luz del día, la relación sería de uno a seis. Y dependía mucho de la capacidad individual de los oficiales que ostentaban el mando: buena prueba de ello fue la batalla del Río de la Plata, en la que el acorazado de bolsillo *Graf Spee* consiguió zafarse de los tres cruceros de Harwood.

El 30 de diciembre, por la tarde, en la «Wolfschanze», Krancke comunicó a Hitler que los buques habían zarpado y que «probablemente localizarían al convoy en las primeras horas de la mañana siguiente». Más tarde escribió que «el *Führer* insistió en que se le informara inmediatamente acerca de los partes en cuanto llegasen, pues (ya lo sabía bien) no podía dormir cuando los buques estaban en plena acción».

Mientras tanto, el plan de Kummetz se revelaba válido y sus cálculos sobre la posición del convoy británico demostraban ser exactos: a la mañana siguiente víspera de Año Nuevo, anotó en el diario de guerra: «7,18: localización 060º, dos siluetas», y poco después «7,25: comunicado al *Eckholdt*: localización 092º, varias siluetas. Efectuar búsquedas minuciosas».

Era el prólogo de la batalla del mar de Barents.

A la misma hora el *JW-51B* se dirigía hacia el Este; pero la violencia de la tormenta lo había impulsado bastante más al Sur, provocando con ello un notable retraso sobre el horario previsto. El dragaminas *Bramble* se hallaba a unas 15 millas más al Nordeste (sin que el comandante Sherbrooke estuviese al corriente del cambio de posición), y el pesquero *Vizalma* guiaba a sus mercantes 40 millas más al Norte, navegando a 11 nudos. Los cruceros *Sheffield* y *Jamaica* se preparaban para cortar la estela del convoy a unas 50 millas a popa; después virarían también al Este para seguirlo. Tanto Burnett como Sherbrooke intuían que la víspera de Año Nuevo sería el día crítico, y a ambos se les había comunicado, en las primeras horas de la mañana, que estaciones de radio control habían revelado la presencia de un destructor alemán frente al cabo Norte, de un *U-Boot* ante el convoy y de otro submarino al Sur.

Comienza la batalla

Tres días antes, la corbeta *Hyderabad*, que navegaba a la cabeza del convoy, había interpretado erróneamente una comunicación en la que se anunciaba que aviones soviéticos irían en su busca: pero la palabra aviones se había confundido con destructores, por lo que, a las 8,30 horas del 31 de diciembre, cuando uno de los vigías advirtió que dos destructores se estaban dirigiendo hacia el convoy desde el Sur y por la derecha, creyó que se trataba de buques soviéticos. Y así se le comunicó a Sherbrooke. Afortunadamente, también el *Obdurate* los localizó pocos minutos después, y Sherbrooke, una vez recibida la comunicación, dio orden de que se asegurasen de su nacionalidad. Las señales ópticas requieren cierto tiempo, y el *Obdurate*, que mientras tanto había localizado a *tres* destructores, hasta las 9,15 horas no llegó a una posición desde la que pudiera exigir a los buques desconocidos que se identificasen. No obtuvo respuesta; pero poco después, uno de los buques alemanes reveló su identidad abriendo fuego, y Sherbrooke, que se encontraba a bastantes millas de distancia, a la cabeza del convoy, pudo ver las llamaradas de los cañones.

Todos los buques ingleses se prepararon para la acción, dirigiéndose inmediatamente hacia las posiciones asignadas de antemano por Sherbrooke. Entre tanto, las radios de a bordo transmitían la señal de «enemigo a la vista». Después, Sherbrooke, mientras se alejaba a bordo del

Onslow del lado izquierdo del convoy, avistó una gran silueta oscura, desde luego mayor que un destructor, que aparecía a intervalos entre las ráfagas de nieve y que se dirigía directamente hacia los transportes. En vez de esperar a los buques de escolta, Sherbrooke ordenó que el *Onslow* se dirigiera hacia el enemigo, que no era otro que el crucero *Hipper*, procedente del Norte. Los tres destructores localizados detrás del convoy eran su escolta, que se había adelantado en misión de reconocimiento y que durante algún tiempo siguieron a los buques aliados.

En un principio el almirante alemán Kummetz no estaba seguro, ni mucho menos, de que se tratase del convoy ártico. «Probablemente nuestros destructores se encontraban en una posición equivocada» había anotado. «He hecho que el *Hipper* se dirigiera hacia las siluetas de los buques para que pareciese más pequeña la nuestra». Pero a las 7,53 horas, transcurridos ya más de diez minutos, identificó con certeza al convoy. Kummetz anotó: «Todo depende de saber aprovechar plenamente la ocasión que se nos presenta. Sólo la rapidez de la acción puede resolver el problema del peligro de torpedeamiento por parte de los destructores, que he de tener presente basándome en las instrucciones que se me han dado de no correr riesgos demasiado graves...»

A las 8, cuando Sherbrooke ignoraba todavía que le seguían los alemanes, Kummetz ya había dado orden de aumentar la velocidad a 30 nudos a fin de alcanzar al convoy y atacarlo a las primeras luces del día. Y a las 8,30 continuaba aún a la misma velocidad, cuando el *Obdurate* localizó los destructores. A las 9,15 horas, en el momento en que uno de los tres destructores abría fuego, Kummetz no estaba nada satisfecho, tanto que escribió: «Visibilidad muy escasa. Todo se ve borroso. No consigo descubrir si tengo ante mí amigos o enemigos. En este momento hay diez buques a la vista; algunos parecen destructores, pero nadie puede asegurar que no se encuentran también los nuestros en medio».

Pero al ver que el *Achates* lanzaba la cortina de humo, Kummetz ordenó romper el fuego y el *Hipper* viró para colocarse en posición idónea de disparo con todos sus cañones. Ya había disparado varias veces cuando de pronto apareció el *Onslow*, que se acercaba, seguido por el *Orwell*, y cuya presencia no fue advertida inmediatamente por el *Hipper*.

Desde el comienzo Sherbrooke había advertido a sus comandantes que probablemente los buques de superficie alemanes temerían exponerse al peligro de ser torpedeados por los destructores; pero también sabía lo difícil que iba a ser para los buques ingleses acercarse lo suficiente para alcanzar el objetivo. Sin embargo, consideraba que bastaría con la mera amenaza; y, en efecto, los hechos demostraron que tenía razón. El diario de a bordo del *Hipper* dice: «9,44: un destructor (el *Onslow*) se aproximó por el Sudeste y se dirigió hacia nosotros, lanzando los torpedos». En realidad no se lanzó ninguno; pero para hacer la escena más completa uno de los vigías del *Hipper* anunció que se aproximaba uno. El crucero pesado alemán maniobró bruscamente, virando con el fin de presentar al *Onslow* la popa y ofrecer un blanco menor. Pero esta maniobra lo alejó del convoy, que era lo que Sherbrooke pretendía. Mientras estaba virando, el *Hipper* abrió fuego contra el *Onslow* con ayuda del radar.

Si bien había fracasado en este primer encuentro, Kummetz no dejó de expresar su admiración por los destructores de Sherbrooke, que «maniobraron muy hábilmente, colocándose entre el *Hipper* y el convoy, impidiéndonos acercarnos a los mercantes... Dada la posición de los destructores, el *Hipper*, mientras intentaba cañonear al convoy, se vio obligado a aceptar el riesgo de un ataque de torpedos».

A las 9,57 horas el *Hipper* se dirigió de nuevo hacia los mercantes ingleses y abrió fuego contra el *Onslow* y el *Orwell*. Sus ocho cañones de 203 mm, cuyos proyectiles tenían un peso total de una tonelada, dispararon una salva, mientras los cañones de 105 mm disparaban a su vez otra de un quintal. En aquel momento el *Onslow*, único destructor de la flotilla armado con cañones de 120 mm, tenía dos de los cuatro que disponía bloqueados por el hielo y disparó como respuesta una salva de 45 Kg, mientras el *Orwell* con sus cuatro cañones, disparó una de 62 kg. Mas estas granadas no podían averiar al *Hipper*.

Tres minutos después de virar para efectuar el segundo intento, Kummetz se alejó, para virar de nuevo cuatro minutos más tarde, acercándose al *Onslow* y al *Orwell* y manteniéndose bajo el fuego concentrado de sus cañones, que los destructores consiguieron evitar con evoluciones rápidas y sin dejar de dirigirse hacia el Este para proteger el convoy. Sin embargo, Kummetz se alejó también esta vez, con gran alivio y no menor sorpresa de los ingleses.

Poco después Sherbrooke recibió un mensaje por radio de la Fuerza R que decía: «Nos estamos aproximando en una ruta de 170»; lo que significaba que la Fuerza R se encontraba más al Norte. En consecuencia, Sherbrooke empezó a sospechar que el *Hipper* lo atraía deliberadamente hacia el Nordeste y que se estaba aproximando otra fuerza naval alemana para atacar al convoy por el Sur. En plena incertidumbre, ordenó al *Obedient* y al *Obdurate* que se unieran al convoy.

A las 10,13 horas Kummetz inició su cuarta maniobra de aproximación: todos los cañones de 203 y de 105 mm del *Hipper* abrieron fuego contra el *Onslow* y el *Orwell*, así como las piezas de sus tres destructores de escolta que le seguían. Durante unos minutos, los destructores ingleses esquivaron los proyectiles; pero la quinta salva disparada por el *Hipper* alcanzó de lleno al *Onslow*, destruyó la chimenea, rompió las portezuelas laterales del revestimiento de la caldera y arrancó las válvulas de seguridad, por lo que el vapor a alta presión salió en chorro, partió las antenas de radio y destruyó el local del radar. Una de las esquirlas rebotó de la antena del radar de tiro e hirió a Sherbrooke en la cara, destrozándole el pómulo izquierdo, la nariz, la parte izquierda de la cara y el ojo izquierdo que le colgaba sobre la mejilla. Pero en aquel momento, nadie se dio cuenta de nada, y él continuó dando órdenes sin cambiar el tono de voz, hasta que otro oficial, al verse todo cubierto de sangre, miró a su alrededor y vio que Sherbrooke estaba gravemente herido.

EL FRACASO DE LA OPERACIÓN "REGENBOGEN"

22 de diciembre: el convoy *JW-51B* sale de Escocia con rumbo a Murmansk, escoltado por seis destructores, al mando del capitán de navío Sherbrooke, a los que se unieron luego los cruceros *Sheffield* y *Jamaica*.

28 de diciembre: una violenta borrasca arrastra al convoy mucho más al sur de la ruta que tenía establecida.

30 de diciembre: el convoy es avistado por el *U-354*; el almirante alemán Kummetz recibe la orden de salir con el *Hipper*, el *Lützow* y seis destructores para destruirlo (Operación "Regenbogen"). El plan de Kummetz prevé un ataque del *Hipper* por el Norte y del *Lützow* por el Sur.

31 de diciembre: *09,15 horas*: los destructores de escolta del *Hipper* avistan a los destructores ingleses y abren fuego, pero Sherbrooke interpone sus buques entre el crucero alemán y el convoy.

09,44 horas: dos de los destructores de Sherbrooke simulan un ataque con torpedos y el *Hipper* se aleja.

10,13 horas: en el curso del cuarto intento de aproximación al convoy, el *Hipper* causa muy graves averías al *Onslow*, pero deja escapar la ocasión de eliminar el último destructor enemigo, el *Orwell*, que está en condiciones de dificultar la realización de su plan.

10,50 horas: el *Lützow* se ha aproximado al convoy por el Sur. El plan de Kummetz se ha desarrollado impecablemente y todos los buques de escolta se han alejado de los mercantes; pero el *Lützow* no sabe aprovechar la situación y no ataca.

11,06 horas: el *Hipper* se dirige por quinta vez contra el convoy, pero se aleja nuevamente por temor a ser torpedeado.

11,33 horas: los cruceros *Sheffield* y *Jamaica*, de la Fuerza R, llegan al escenario de la batalla y abren fuego contra el *Hipper*, que se retira. Mientras tanto el *Sheffield* hunde al destructor alemán *Eckholdt*.

11,37 horas: Kummetz abandona repentinamente la acción y se dirige hacia el Altafjord: la Operación "Regenbogen" ha resultado un rotundo fracaso; sin embargo, ha costado a los ingleses la pérdida del destructor *Achates*, que, alcanzado por el *Hipper*, se hunde.

El «Hipper» pone fuera de combate al «Onslow»

Unos segundos después, otros dos proyectiles de 203 mm, disparados por el *Hipper*, alcanzaron al *Onslow* en la proa, inutilizando sus dos cañones, provocando incendios y comunicando el fuego a las cargas explosivas. Sherbrooke ordenó que el buque virase a estribor, disminuyendo la velocidad, a fin de que el viento no alimentase más las llamas, y protegiéndose tras una cortina de humo. El *Hipper* dirigió entonces su atención hacia el *Orwell*, que se había mantenido siempre sobre su ruta; y mientras su comandante estaba decidiendo si atacaría él solo al *Hipper* con los torpedos (lo que equivalía a la destrucción segura del *Orwell*) o protegería al *Onslow* averiado, el crucero aleman se alejó inesperadamente una vez más, desapareciendo en medio de una tormenta de nieve. A bordo del *Onslow*, además de los daños materiales sufridos por el buque, 40 hombres habían muerto o habían resultado heridos en menos de dos minutos. El mando de la escolta lo asumió el *Obedient*, y Sherbrooke, quien finalmente había permitido que le curaran (por esta acción se le concedió posteriormente la Victoria Cross), ordenó que el *Onslow* se dirigiese hacia el convoy, poniéndose en contacto por radio con la Fuerza R para pedir su intervención.

Kummetz, después de poner fuera de combate al *Onslow*, y desaprovechar la ocasión de eliminar al *Orwell*, se alejó hacia el E. N. E., navegando a la velocidad de 31 nudos, con la esperanza de que el enemigo se colocase cuanto antes al alcance del *Lützow*, que ya no estaba muy lejos. El crucero alemán localizó un buque a babor (el dragaminas *Bramble*) y lo hundió.

Mientras tanto, el *Lützow*, que avanzaba por el Sur, había avistado algunas siluetas de buques y durante los 50 minutos que siguieron continuó navegando lentamente hacia el Nordeste para interceptar el convoy, una vez que el *Hipper* le hubo comunicado que estaba empeñado en combate. El acorazado de bolsillo no tardó en cortar el camino a los buques ingleses. «Varios objetivos, localizados entre torbellinos de nieve», puntualizaba el diario de a bordo. El más próximo se encontraba a 3 millas, el más lejano a 7 y los cañones del *Lützow* tenían un alcance de unos 28.000 metros. Pero aunque se hablaba de «objetivos», el diario añadía: «Indentificación imposible».

El capitán de navío Stange, que mandaba el *Lützow*, había dejado escapar la ocasión favorable: los objetivos previstos por la Operación «Regenbogen» se encontraban a 2-3 millas del acorazado, y cuando éste pasó a poca distancia de la proa de los mercantes no había ningún buque de escolta en las proximidades. Sin embargo, ninguno de sus cañones disparó, ni se lanzó ninguno de los ocho torpedos preparados en los tubos.

No obstante, por una ironía de la suerte, el plan del almirante Kummetz se había realizado pun-



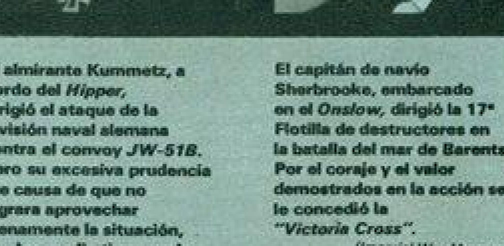


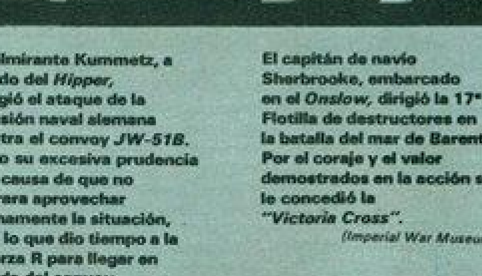
El almirante Kummetz, a bordo del *Hipper*, dirigió el ataque de la división naval alemana contra el convoy *JW-51B*. Pero su excesiva prudencia fue causa de que no lograra aprovechar plenamente la situación, con lo que dio tiempo a la Fuerza R para llegar en ayuda del convoy. *(Imperial War Museum)*

El capitán de navío Sherbrooke, embarcado en el *Onslow*, dirigió la 17ª Flotilla de destructores en la batalla del mar de Barents. Por el coraje y el valor demostrados en la acción se le concedió la *"Victoria Cross"*. *(Imperial War Museum)*

El almirante Raeder, comandante de la *Kriegsmarine* durante todo el período prebélico y hasta 1942, fue destituido por Hitler tras el fracaso de la Operación "Regenbogen" y por sus protestas contra el proyectado desmantelamiento de la Flota de alta mar. *(United Press)*

El almirante Doenitz, comandante en jefe de los *U-Boot*, sucedió a Raeder en el mando de la *Kriegsmarine*. Logró convencer a Hitler de que revocara su decisión; a partir de entonces, la Escuadra de superficie alemana ya no desempeñó ninguna misión de importancia estratégica. *(Keystone)*





to por punto: el *Hipper* atrajo sobre sí al grueso de la escolta, y el convoy, prácticamente desprovisto de protección, había navegado directamente hacia el *Lützow*. En aquel momento el acorazado de bolsillo navegaba con un rumbo paralelo, precediendo al convoy, pero Stange escribió: «Como no veía posibilidad alguna de acercarme a él por el Este a causa de la persistente falta de visibilidad, decidí virar hacia el Oeste a fin de situar dentro de mi alcance al enemigo que combatía más al Norte con el *Hipper*». Diez minutos después el *Lützow* localizó unos destructores a babor y por la popa. Stange, sin embargo, dio orden de aumentar la velocidad a 24 nudos, justificando su decisión por el hecho de que «fue necesario renunciar al proyectado ataque por culpa de la oscuridad y de la visibilidad escasísima».

A las 11,06 el *Hipper* lanzó su quinto asalto contra el convoy, abriendo un nutrido fuego contra el *Achates*, que había sufrido ya graves daños pero que continuaba impertérrito lanzando cortinas de humo; su proa estaba peligrosamente averiada y se había visto obligado a reducir la velocidad a 15 nudos. Poco después el puente del destructor fue barrido por una granada de 203 mm, y entonces asumió el mando un joven teniente de navío. Casi inmediatamente, otros dos proyectiles del mismo calibre alcanzaron de nuevo el *Achates*, que comenzó a hundirse.

El *Hipper* viró entonces, como si tuviera la intención de colocarse en la estela del convoy, y en seguida el *Obedient*, el *Orwell* y el *Obdurate* lo atacaron. El crucero, sin dejar de responder al fuego, se alejó, pues Kummetz había cedido una vez más ante el temor de que lo torpedearan. A las 11,36 comunicó al *Lützow*: «En acción con las fuerzas de escolta. Ningún crucero con el convoy». Pero un momento después, 14 proyectiles de 152 explotaron alrededor del *Hipper*: acababan de aparecer los cruceros *Sheffield* y *Jamaica*, con una maniobra por sorpresa tan bien conseguida que, al romper el fuego, el crucero alemán tenía aún los cañones apuntando en dirección opuesta.

La Fuerza R echa su peso en la balanza

Tres granadas alcanzaron al *Hipper*, una lanzada por el *Sheffield* y las otras dos por el *Jamaica*. El diario de a bordo registró: «11,33: el *Hipper* alcanzado a estribor. La caldera número 3 se ha llenado de nafta y de agua, por lo que ha sido necesario cerrarla... Velocidad máxima reducida a 23 nudos. 11,37: el *Hipper* alcanzado dos veces en popa, a la izquierda. Ha estallado un incendio en el hangar...»

El crucero alemán se protegió tras una cortina de humo dejada por sus destructores. Uno de éstos, el *Friedrich Eckholdt*, confundió al *Sheffield* con el *Hipper* y se dirigió, confiado, hacia el crucero inglés, seguido por el *Richard Beitzen*. El *Sheffield* lo alcanzó con siete proyectiles y poco después el destructor alemán, envuelto en llamas y humo, se hundió. El *Beitzen*, en cambio, consiguió huir, aunque combatiendo con el *Jamaica*.

La batalla había acabado. El *Hipper*, el *Lützow* y los cinco destructores se batieron en retirada para refugiarse en el Altafjord, y la Fuerza R los siguió durante bastante tiempo para asegurarse de que ya no reanudarían el ataque. El convoy volvió a situarse en formación; faltaba sólo el *Achates*, que al final se había hundido. El combate, que ha pasado a la historia con el nombre de «batalla del mar de Barents» fue definido después por el almirante Tovey como «uno de los mejores ejemplos ofrecidos en las dos guerras mundiales sobre el empleo táctico de cruceros y destructores contra fuerzas superiores».

El crucero británico *Jamaica* que, con el *Sheffield*, constituía la Fuerza R, al mando del almirante Burnett. El día 31 de diciembre, ambos cruceros llegaron a establecer contacto balístico con el *Hipper*, el cual, alcanzado en repetidas ocasiones por los cañones ingleses de 152 mm, se vio forzado a retirarse. *(Imperial War Museum)*

LA BATALLA DEL MAR DE BARENTS
LAS CONSECUENCIAS



Dudley Pope

El furor de Hitler por este nuevo fracaso aumentó aún más por el hecho de que el informe detallado de la acción llegó desde Altafjord con notable retraso y, lo que era todavía peor, cuando la agencia británica *Reuter* había dado cuenta del encuentro casi 24 horas antes. El día 1 de enero de 1943, a las 17 horas, Hitler llamó a Krancke para ser informado, insistiendo de nuevo en tener noticias. «Comenzó a cruzar la habitación a grandes pasos, muy excitado –refirió el almirante–. Dijo que era una desfachatez inaudita no mantenerle informado, que una actitud semejante y, en general, todo el sistema con que se había llevado a cabo la acción demostraban que los buques eran prácticamente inútiles, y que al demostrar ser tan inactivos y tan desprovistos de espíritu combativo, no eran más que un terreno abonado para una revolución. Esto significaba el fin de la Flota de alta mar, dijo; añadiendo que su decisión irrevocable era desembarazarse de las unidades que no servían para nada. Utilizaría mucho mejor las excelentes tripulaciones, su potente armamento y las planchas de las corazas». De todo ello se informaría inmediatamente al almirante Raeder.

Fue así como Hitler decretó el fin de la Flota de superficie alemana, constituida a la sazón por el gran acorazado *Tirpitz*, los dos acorazados de bolsillo *Lützow* y *Admiral Scheer*, los viejos acorazados *Schleswig-Holstein* y *Schlesien*, los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, los cruceros pesados *Hipper* y *Prinz Eugen* y los cruceros ligeros *Leipzig*, *Köln*, *Nürnberg* y *Emden*. En consecuencia, los buques más grandes que desde entonces poseería la Marina de Guerra alemana serían los destructores.

Inútilmente defendió Raeder, en un memorándum, la importancia del papel que la *Kriegsmarine* debía desempeñar en la estrategia alemana, aportando en apoyo de su tesis motivos de innegable valor; también en vano elaboró su Estado Mayor una lista de los hombres, del material y de los cañones que quedarían disponibles si se cumplía la orden. Estos documentos tienen un cierto interés, sobre todo porque Hitler desde el primer momento decidió ignorarlos.

El desmantelamiento de la Flota de alta mar tan sólo dejaría disponibles a unos 300 oficiales y 8500 hombres de las tripulaciones (cerca del 1,4 % de los efectivos totales de la Marina) y 125.800 toneladas de acero obtenidas del desguace de los buques; es decir, una cantidad que ni siquiera llegaba a la vigésima parte de los que necesitaba mensualmente Alemania. De los cañones desmontados de los navíos se podrían obtener 15 baterías costeras; pero buena parte del material de reserva existente en los arsenales y almacenes debería emplearse en montar estos nuevos cañones; además, había que tener en cuenta que la primera batería así formada no podría estar lista hasta dentro de un año, y la última al cabo de 27 meses. Para el trabajo de desguace de los buques harían falta unos 7000 hombres, distribuidos en cinco grandes astilleros, y el beneficio en la construcción de submarinos que con ello se esperaba obtener sería en realidad bastante insignificante, pues, aun destinando a esta finalidad todo el acero obtenido de los desguaces, la producción mensual no aumentaría más que en siete unidades, y eso contando con que se pudiera disponer de 13.000 a 14.000 obreros especializados.

En cuanto a los 300 oficiales que quedarían libres para desempeñar otras misiones, sólo 50 podían prestar servicio en los *U-Boot*; los demás eran ya demasiado mayores o, de cualquier modo, inadecuados para esta clase de buques.

El informe de Raeder, tras subrayar que se trataba de «un acto irreversible», terminaba con las siguientes palabras: «En mi opinión, la exigua ventaja que puede constituir la disponibilidad de los hombres y del material no será suficiente para compensar las graves consecuencias políticas y navales que de ello se desprenderán. Estoy firmemente convencido de que la Marina alemana no estará ya en condiciones de cumplir la misión que se le ha asignado en la gran guerra alemana de liberación con una flota embrional (los buques de pequeño tonelaje que quedarían)». La reacción de Hitler ante el memorándum presentado por Raeder estuvo dictada por su incapacidad de discernimiento, y el Estado Mayor de la Marina se enteró muy pronto de que el *Führer* había hecho comentarios «más o menos sarcásticos (y) que se referían exclusivamente a los detalles secundarios». Raeder le escribió además una carta en la que, entre otras cosas, decía: «La eliminación de los grandes buques de superficie representará para el enemigo una victoria ganada sin esfuerzo... Los Aliados la considerarán como un signo de debilidad y de incapacidad por nuestra parte para valorar la inmensa importancia de la guerra naval en las fases conclusivas del conflicto».

El almirante Raeder, cuando finalmente consiguió ser recibido por Hitler, a quien quería hacer cambiar de parecer, tuvo que soportar un discurso de una hora y media de duración sobre el papel desempeñado por las Marinas de Guerra prusiana y germánica desde su nacimiento, incluyendo el autohundimiento de la Flota de alta mar en Scapa Flow, en 1919, después de la primera Guerra mundial. «La Marina ha sido siempre muy cauta antes de entrar en acción, y se ha preocupado de contar previamente el número de sus buques y el de sus hombres comparándolos con los del enemigo. El Ejército no sigue este principio. Como soldado, el *Führer* exige que la batalla, una vez comenzada, se combata con resolución hasta el final».

Raeder no le hizo observar que había sido precisamente su equivocada política la que había determinado el reciente fracaso de la Operación «Regenbogen»; pues había sido Hitler, en efecto, quien prohibiera, con abrumadora insistencia, que los grandes buques se expusieran demasiado. Posteriormente, Raeder tuvo una conversación privada con el *Führer* en el transcurso de la cual le presentó su dimisión como comandante en jefe.

Hitler acabó aceptándola, y decidió designar como sucesor de Raeder al almirante Doenitz, uno de los jefes de mayor graduación y más jóvenes de la Marina alemana y a la sazón comandante en jefe de los *U-Boot*.

Tres semanas después de asumir el nuevo cargo, Doenitz, aunque era el más ferviente partidario en Alemania de la guerra submarina e incluso había pronosticado, durante años, que sus submarinos podrían ganar solos la guerra naval, estaba ya discutiendo con Hitler para que éste le permitiera conservar, por lo menos, el acorazado *Tirpitz* y el crucero de batalla *Scharnhorst*. El *Scharnhorst* zarpó el día de Navidad de 1943 para atacar al convoy *JW-55B*. La escolta de dicho convoy estaba constituida por los destructores *Onslow* y *Orwell* y tres cruceros al mando del almirante Burnett, entre ellos el *Sheffield*. El crucero *Jamaica* acompañaba al acorazado *Duke of York*, en el que enarbolaba su insignia el almirante sir Bruce Fraser. Los cruceros del almirante Burnett localizaron al *Scharnhorst*, y la escuadra de sir Bruce lo hundió poco después. Las otras grandes unidades alemanas de superficie, entre ellas el poderoso *Tirpitz*, fueron hundidas mientras estaban fondeadas en sus bases o las capturaron los Aliados al final de la guerra.

Así acabó, después de tan sólo trece años de existencia, bajo la lunática dirección de Hitler, la Marina de Guerra alemana, que debería haber sido uno de los factores principales en la creación del «Reich milenario».

AUSTRALIA EN GUERRA

Robert O'Neill, capitán

El papel desempeñado por Australia en los primeros años de la segunda Guerra Mundial, pone de relieve un problema que era común a todos los países cuya existencia se desarrollaba en la órbita de una gran potencia. Australia, como cualquier otro "Dominion" ¿serviría mejor sus intereses ayudando incondicionalmente a Gran Bretaña o bien concentrando la defensa en el territorio nacional? El peligro de que una derrota total de la metrópoli significase el predominio definitivo del Eje, indujo al Gobierno australiano a emplear todas las fuerzas de que disponía contra Alemania; no obstante el rápido hundimiento aliado en el Pacífico obligó luego a Australia a preocuparse de su propia defensa.

(Keystone)

Australia, previendo que Gran Bretaña declararía la guerra a Alemania, ya había decretado la movilización parcial de las unidades de artillería pesada en agosto de 1939 y, consciente de la amenaza que representaban los japoneses, estableció depósitos de armas y municiones en las zonas periféricas, incluyendo Port Moresby, puerto principal de Nueva Guinea, y Rabaul, centro administrativo de Nueva Bretaña. El país, por lo tanto, estaba preparado para entrar en el conflicto, y su declaración de guerra a Alemania siguió inmediatamente a la de Gran Bretaña. Parece ser que los australianos ni siquiera se plantearon el problema de la no intervención: la mayor parte de ellos, incluyendo las dos ramas del Parlamento, estaban convencidos, por razones sentimentales y prácticas, de que la seguridad de Inglaterra estaba estrechamente ligada a la de Australia.

Las grandes divergencias que, desde luego, existían en el seno del Parlamento de este *Dominion* no se referían a la participación en la guerra, sino a determinadas cuestiones de naturaleza más específicamente técnica, como el reclutamiento obligatorio y el envío de cuerpos expedicionarios

en ayuda de Gran Bretaña. El problema del reclutamiento obligatorio ya había sido objeto de una de las más violentas batallas políticas durante la primera Guerra Mundial; se prolongó durante todo aquel conflicto y, al final, para llegar a una conclusión, fue necesario convocar un referéndum nacional. En cambio, al estallar la segunda conflagración, el reclutamiento se proclamó casi inmediatamente, en noviembre de 1939, destinándose los reclutas al territorio nacional australiano y a las islas adyacentes que formaban parte de la federación.

La primera petición por parte de Gran Bretaña de que Australia enviase un cuerpo expedicionario llegó una semana después de la declaración de guerra, si bien la situación estratégica general del momento permitió a Inglaterra añadir que el envío de esas tropas no sería necesario si los japoneses demostraban una actitud amistosa respecto a Gran Bretaña y a Australia. Pero los japoneses no dieron ninguna prueba de este tipo, y la opinión pública comenzó a presionar para que se enviase un cuerpo expedicionario. El Gobierno anunció que se llamaría a las armas a 20.000 hombres para formar la División 6, destinada a prestar sus servicios en ultramar. Sin embargo, una drástica disminución de efectivos, de armas y de equipo retrasó los preparativos para el rearme, por lo que la 2ª *Australian Imperial Force* (2ª AIF) hasta abril de 1940 sólo estuvo constituida por una sola división.

El problema suscitado por la designación de los comandantes de la AIF revela algunas de las dificultades típicas de los países cuya defensa depende esencialmente de la guardia nacional, instruida y adiestrada sólo periódicamente. La guardia nacional australiana, que se creó después de la primera Guerra Mundial, contó entre las dos guerras con unos efectivos que oscilaban entre los 25.000 y los 45.000 hombres, efectivos que en 1939 ascendieron a 80.000. Dada la exigüidad del Ejército regular, muchos oficiales que habían adquirido su experiencia bélica en tiempos del primer conflicto mundial, y deseaban conservarla, se alistaron en la guardia nacional, por lo que parecía muy justo que en la AIF los mandos se les asignasen a ellos.

El Gobierno, sin embargo, no lo tuvo en cuenta y dispuso que los comandantes de la División 6 se escogiesen de entre los cuadros de la guardia nacional, lo que provocó la comprensible reacción del Cuerpo de Estado Mayor. En realidad, el proyecto inicial de reservar a los miembros de la guardia nacional los puestos de mando no llegó a ponerse en práctica; pero tuvo el desgraciado efecto de crear una profunda división entre la guardia nacional y el Ejército regular.

La cuestión más discutida fue la del nombramiento del comandante de la División 6. Los posibles candidatos eran numerosos, pero la elección sólo se limitó a tres hombres: los generales Bennett, Lavarack y Blamey. Bennett y Blamey habían tomado parte en la primera Guerra Mundial siendo ya generales de brigada; el primero volvió al servicio activo inmediatamente después de la guerra, y el segundo siguió su ejemplo en 1925. Lavarack, con menos años de servicio que los otros dos, también había participado en la guerra de 1914-18 como oficial de Estado Mayor, pero pertenecía al Ejército regular, y desde 1935 tenía el cargo de jefe del Estado Mayor General.

El Gobierno australiano no divulgó el fin a que estaba destinada la 2ª AIF hasta finales de noviembre de 1939, cuando Menzies, respondiendo a ulteriores peticiones británicas, comunicó al Parlamento que la División 6 sería enviada a Europa en cuanto alcanzase el adecuado grado de preparación. Curtin, jefe de la oposición, manifestó enérgicamente su disconformidad con esta medida hasta que los acontecimientos de Francia, en 1940, indujeron al partido laborista a moderar su intransigencia.

Mientras tanto Inglaterra estaba preocupada por las posibles intenciones de los italianos en el Mediterráneo, especialmente en lo referente al canal de Suez. Por ello pareció lógico que la División 6 australiana completase su adiestramiento en Egipto, para trasladarse luego a Francia y tomar parte en los combates. En primer lugar embarcó la Brigada 16, en enero de 1940 después de unos dos meses de adiestramiento previo, siendo destinada a Palestina. La segunda brigada, la 17, la siguió en mayo; mientras que a la tercera la desviaron, enviándola directamente a Gran Bretaña, por lo que no llegó a Oriente Medio hasta fines de año. La Brigada 19 se formó directamente en el mismo lugar, en Palestina, y la asignaron a la División 6 para relevar a la 18. En vista de la creciente amenaza por parte de Italia, se sometió a los australianos a un adiestramiento intensivo; pero la fulminante invasión y derrota de Francia anuló la posibilidad de trasladar esta división a Europa.

Entre tanto, en febrero de 1940, el Gabinete de guerra australiano había decidido constituir una segunda división para la AIF, la División 7, que se uniría a la 6 para formar el Cuerpo de Ejército I australiano. En esta ocasión, sin embargo, procuró distribuir más equitativamente los puestos de mando entre los oficiales de Estado Mayor del Ejército regular y los de la guardia nacional. Uno de los resultados de la nueva política fue la promoción del coronel H. C. H. Robertson, oficial perteneciente al Estado Mayor dotado de brillantes cualidades así como de una relevante personalidad.

Las dos divisiones se pusieron bajo el mando de Blamey, comandante en jefe del Cuerpo de Ejército australiano nombrado por iniciativa del general sir Brudenell White, a la sazón jefe del Estado Mayor central.

A fines de mayo de 1940 la gravedad de la situación aliada en Francia indujo al Gabinete de guerra australiano a aprobar la constitución de una tercera división de la AIF, la 8, y al mes siguiente, la entrada de Italia en la guerra provocó la decisión de formar una cuarta, la 9. Durante los meses que siguieron, la cuestión del movimiento y de la situación de las fuerzas pasó a un segundo plano, pues el problema más urgente era el de adiestrar a los hombres para los combates que parecían ya inevitables.

Al principio de la guerra, la actividad de la *Royal Australian Navy* (RAN) y de la *Royal Australian Air Force* (RAAF) fue esencialmente de adiestramiento y de incremento de los medios y efectivos, con experiencias operativas realizadas en el ámbito de la *Royal Navy*, en el Mediterráneo, y de la RAF en Gran Bretaña. Los pilotos australianos, muchos de los cuales combatieron con el uniforme inglés, contribuyeron sustancialmente a la consecución del feliz desenlace de la batalla de Inglaterra; así como también se distinguieron en la lucha contra las fuerzas aéreas del Eje en Oriente Medio.

Al comenzar la guerra los efectivos de la RAN ascendían a unos 10.000 hombres, subdivididos equitativamente entre los del servicio permanente y los del servicio intermitente. En cuanto a los efectivos de la RAAF, ascendían a más de 3500 hombres, que en su casi totalidad formaban parte



R.G.Menzies, Primer Ministro australiano, decidió, en 1940, el envío a ultramar de un Cuerpo Expedicionario para apoyar el esfuerzo bélico de Gran Bretaña.
(Imperial War Museum)



General de división Blamey, comandante de las Divisiones 6 y 7 de la 2ª Australian Imperial Force (AIF).
(Keystone)



El ministro Casey, influyente miembro del Gabinete australiano, apoyó el nombramiento de Blamey para el mando de la 2ª AIF.
(Keystone)





Arriba: artilleros australianos en acción en el Norte de África: en todas las batallas los australianos demostraron un alto nivel de adiestramiento y gran espíritu combativo. Abajo: fuerzas de la División 7 australiana en acción en Siria, donde, en junio de 1941 operaron por primera vez contra las fuerzas francesas de Vichy. *(Imperial War Museum)*

del servicio permanente. Sin embargo, tanto la Marina como la Aviación adolecían de una grave deficiencia de los materiales de dotación más específicos y de importancia vital, por lo que el ritmo de su expansión fue forzosamente limitado.

Otro de los graves problemas con los que el Gabinete de Guerra tuvo que enfrentarse fue el del armamento y el equipo de las divisiones. Se había movilizado a la industria australiana para que pudiera elaborar los escasos abastecimientos que Gran Bretaña estaba en condiciones de enviar en aquellos momentos tan críticos y se asignaron también muchos millones de libras para potenciar las fábricas de municiones; pero lo cierto es que la producción local no conseguía satisfacer la demanda, especialmente cuando el Ejército británico, que había perdido la mayor parte de su artillería y de los carros de combate en Francia, acabó absorbiendo toda la producción de las industrias bélicas inglesas. Las fábricas australianas no pudieron entregar los primeros fusiles ametralladores *Bren*, de fabricación nacional, hasta 1941, y la producción de cañones antiaéreos de 94 mm nunca llegó a superar las cuatro piezas mensuales.

La sombra siniestra del Japón

Hasta junio de 1940, los temores del Gabinete de Guerra australiano se habían concentrado casi exclusivamente en la seguridad de Gran Bretaña y en los intereses del Imperio; pero después de la fulminante invasión de Francia y de la aplastante derrota sufrida por los Ejércitos aliados el Gabinete comenzó a preocuparse de nuevo por la posibilidad de una agresión japonesa. La inquietud por la seguridad de Australia se manifestó en el curso de la reunión del consejo de ministros que se celebró el día 12 de junio; y estos motivos de inquietud se vieron agravados por el hecho de que Inglaterra no estaba, evidentemente en condiciones de disponer de fuerzas navales suficientes para reforzar la base de Singapur y hacer de ella un baluarte contra el enemigo potencial en Extremo Oriente.

Los ingleses comprendieron la gravedad del problema, y, en consecuencia, el 27 de junio de 1940, junto con los australianos, se dirigieron al Gobierno de los Estados Unidos, pidiéndole que presionara al Japón y, sobre todo, que enviase a Singapur una escuadra. Los Estados Unidos objetaron que toda su Flota estaba ocupada en la defensa preventiva de sus propias costas, tanto de las atlánticas como de las pacíficas, y, desde luego, no enviaron a Singapur ni un solo buque.

Por lo tanto, era necesario recurrir a otras medidas para contener la temida expansión japonesa hacia el Sur. Se efectuaron diversos intentos para organizar en Malasia unas fuerzas aéreas suficientes para compensar la falta de las navales; mas para ello se requerían numerosas fuerzas terrestres que defendieran los aeródromos, por lo que el problema no presentaba más que dos soluciones: hacer volver de Oriente Medio a la División 6, precisamente en el momento en que su presencia era más indispensable ante la superioridad de los italianos, o bien enviar desde Australia fuerzas poco preparadas e insuficientemente equipadas. Era este un dilema insoluble para el Gobierno australiano y que quedó sin resolver en espera de nuevas directivas de Londres.

Pero el día 11 de agosto llegó un telegrama tranquilizador: Churchill garantizaba, en términos explícitos, que si los japoneses intentaban invadir Australia o Nueva Zelanda, Gran Bretaña enviaría a aquellas aguas la *Mediterranean Fleet* y todas las demás fuerzas no indispensables para la defensa y el abastecimiento del territorio metropolitano. Animado por esta declaración y convencido de que las Indias holandesas serían las primeras en ser atacadas por los nipones ahora que los Países Bajos estaban ocupados por Alemania, el Gabinete de guerra australiano decidió enviar la División 7 a Oriente Medio, donde podría contribuir más eficazmente al esfuerzo común.

No obstante, la situación en el Pacífico empeoró en septiembre de 1940, cuando el Gobierno francés de Vichy, cediendo ante las presiones del Eje, permitió que las tropas japonesas penetraran en la zona septentrional de Indochina y utilizaran las bases francesas que había en dicho país. Pero, aun así, se destinó la División 7 a Oriente Medio, y Churchill, en un memorándum del 12 de septiembre, confirmó que la defensa principal de Singapur estaba representada por las fuerzas navales, estuviesen o no presentes en aquel momento, y que una sola división podría hacer muy poco para defender Malasia y que, además, las probabilidades de un ataque contra Singapur eran «remotas».

El día 27 de septiembre, Alemania, Italia y Japón firmaron el Pacto Tripartito, un pacto decenal de asistencia mutua político-económico-militar. Hasta entonces, Londres y Washington habían seguido esperando que el Japón limitara sus intereses militares a China; pero, a partir de aquel momento, parecía que la situación se polarizaba en los países asiáticos y en los del Pacífico. Entonces, la ayuda británica a China, que se había suspendido en el mes de julio para no comprometer las buenas relaciones con los japoneses, se reanudó (en octubre), y los Estados Unidos, por su parte, intensificaron su ayuda a Inglaterra y ampliaron su propio programa de rearme.

A fines de octubre se celebró en Singapur una reunión militar, en la que participaron representantes de Australia, Birmania, India y Nueva Zelanda, así como un representante norteamericano en calidad de observador. Los temas de la discusión fueron las diversas posibilidades de acción en caso de guerra con los japoneses, que, por lo que se podía prever, invadirían sin duda Birmania y Tailandia, atacarían Malasia para conquistar Singapur, se aproximarían a Australia y, tras apoderarse de las Indias holandesas, impedirían el tráfico marítimo aliado. Se consideró entonces que Port Darwin sería uno de los puntos más vulnerables.

En consecuencia, se imponía concentrar todos los esfuerzos defensivos en la zona vital de Malasia y, además, era indispensable reforzar su guarnición aérea y terrestre; pero la falta de recursos que se dejaba sentir en aquel momento obligaría evidentemente a las fuerzas aliadas y británicas a mantenerse a la defensiva. Hacer volver a las unidades navales australianas y neozelandesas, ya incorporadas a la *Royal Navy*, no bastaría para asegurar la protección marítima de los respectivos países, a menos que Inglaterra proporcionase un mayor número de aviones.

El primer resultado importante de la reunión de Singapur fue el consentimiento que dio Londres, en diciembre de 1940, respecto al envío a Malasia de una brigada australiana, a la que sustituiría, en mayo de 1941 una división hindú. Dicha brigada embarcó hacia Singapur en febrero. Otra brigada fue destinada a Port Darwin en abril, y una tercera llegó a Singapur en agosto.

En diciembre de 1940 la División 6 australiana entró en acción en el desierto occidental egipcio, sustituyendo a la División 4 india y contribuyó a la conquista de Bardia, Tobruk, Derna y Bengasi. La conquista de Cirenaica, como se sabe, se desarrolló a un ritmo agotador, tanto para los hombres como para los medios; pero ni siquiera una vez concluida esta campaña hubo descanso para la división australiana. Enviada precipitadamente a Grecia, con el Cuerpo Expedicionario, se encontró en seguida envuelta en la derrota aliada; pero la tenaz resistencia presentada en las Termópilas impidió que la evacuación de aquel país se transformara en un desastre y permitió que gran parte del Cuerpo Expedicionario pudiera trasladarse a Creta.

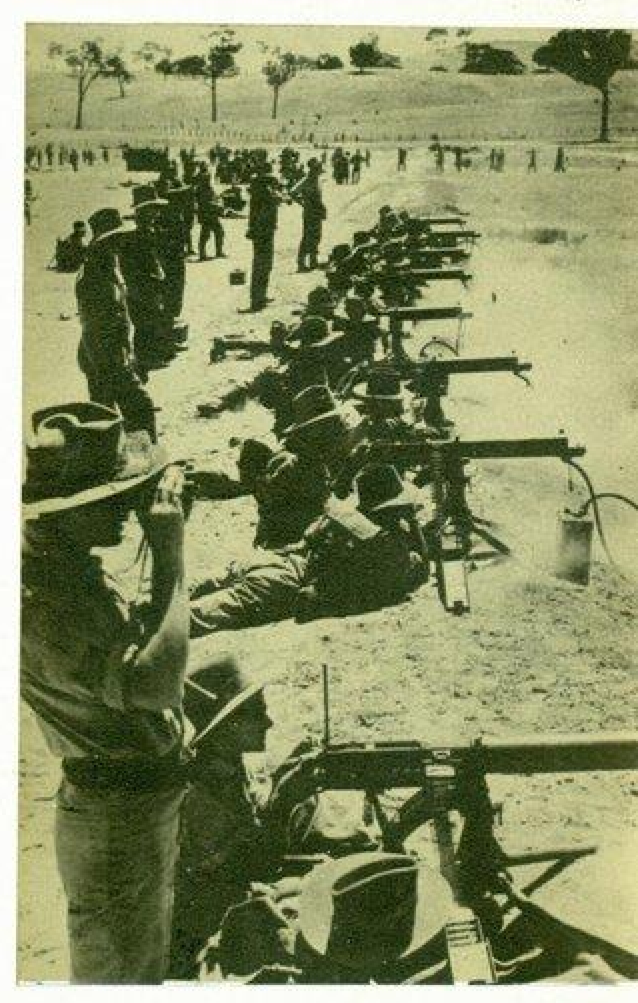
Entre tanto Rommel había lanzado su primera ofensiva en el desierto occidental, sorprendiendo a la División 9 australiana, aún incompleta, y a una brigada de la División 7, obligándolas a atrincherarse en Tobruk, donde, sin embargo, consiguieron detener el avance alemán. Y mientras las fuerzas de Rommel martilleaban las inconsistentes defensas externas de Tobruck, la exhausta División 6 australiana sufría más pérdidas en Creta.

La alarma se agudiza

El día 1 de febrero de 1941 se difundió por toda Australia el temor de una inminente invasión japonesa, parcialmente motivado por la interceptación de algunos cablegramas, dirigidos a las filiales de las empresas japonesas en el *Dominion*, en los que se aconsejaba a reducir el personal y enviar al Japón, antes del 1 de marzo, a todos los empleados cuya presencia no fuese absolutamente necesaria. Esta nueva alarma reforzó los argumentos de todos aquellos australianos que consideraban que la política del Gobierno era demasiado solícita con los intereses del Imperio, descuidando la seguridad nacional. A Menzies, que se disponía a trasladarse a Londres para mantener conversaciones con el Gobierno inglés, se le instó a que exigiera una aclaración sobre las intenciones de Gran Bretaña en vista de la probable intervención japonesa.

Durante el período de tensión, entre 1940 y 1941, los altos oficiales ingleses responsables de la defensa de Singapur parecían vivir en un clima de inconmovible y falsa confianza. Nadie negaba que los aviones, las armas, el equipo y los hombres eran insuficientes; pero nadie tomaba tampoco las medidas necesarias para poner remedio a estas deficiencias con la rapidez que muchos australianos juzgaban indispensable. No se daba ningún valor a las noticias referentes a la potencia y al valor de los japoneses, se las calificaba de «derrotistas» y se las igno-

Diciembre de 1940: tropas australianas en un campo de tiro realizando unos ejercicios con ametralladoras. La defensa del territorio nacional y de las islas adyacentes se confió a la guardia nacional, mientras que la AIF se destinaba a prestar servicio en ultramar. *(History of the Second World War)*



raba. Algunos hombres, entre ellos el teniente general de Aviación sir Robert Brooke-Popham, comandante en jefe del sector aéreo de Extremo Oriente, no llegaban a creer en la posibilidad de un ataque japonés contra la base de Singapur. Hasta Churchill prefería creer que ésta estaba en condiciones de resistir un largo asedio en vez de reconocer que los japoneses podrían tomarla sin gran esfuerzo.

La respuesta telegráfica de Menzies al Gabinete de Guerra australiano, después de los coloquios oficiales que mantuvo en Londres, reveló esta convicción del jefe del Gobierno inglés. Como se recordará, en agosto de 1940, Churchill había asegurado que, en caso de un intento de invasión de Australia por parte de los japoneses, Gran Bretaña reduciría sus fuerzas en Oriente Medio para enviar grandes refuerzos al *Dominion*. Pero ahora Menzies comunicaba que este traslado sólo se podría efectuar a largo plazo, y que ni siquiera era seguro que se efectuara en el futuro.

En febrero se celebró otra reunión, en el curso de la cual se llegó a la conclusión de que el objetivo más probable de los japoneses era la conquista de Singapur. El Gobierno británico, a petición de los participantes en la misma, decidió diferir la ayuda a Holanda hasta que el peligro amenazase realmente a las Indias holandesas. En otras conversaciones que se celebraron en Singapur, en abril de 1941, se puso de manifiesto que los americanos, por juzgar que la base no era de una importancia estratégica vital, no consideraban muy importante su posible pérdida.

Pero todos reconocieron que era necesario limitar la acción contra los japoneses a unas medidas de carácter defensivo mientras no se aumentasen las fuerzas aéreas y navales del sector del Pacífico; además, quedó claro que Estados Unidos consideraban al Japón como un enemigo potencial y estaban decididos a emplear todas sus fuerzas contra cualquier intento de penetración nipona hacia el Sur, sobre todo en dirección a Australia. Y a pesar de todo, el Gobierno británico siguió creyendo que la posibilidad de un ataque japonés continuaba siendo remota y que no había ninguna necesidad de preparar más tropas para enviarlas a Malasia y a Singapur.

Esta actitud británica de desinterés por la seguridad del Pacífico reflejaba las ideas del Gobierno de Londres mucho más claramente que la de los jefes de Estado Mayor, que en este punto no estaban de acuerdo con Churchill. El día 10 de junio, Menzies informó a los miembros del Gabinete de Guerra australiano sobre el resultado de su viaje a Londres, diciendo: «Churchill no concibe los *Dominion* británicos como entidades separadas, y cuanto más alejado está el problema del centro del Imperio, menos piensa en él». Además, Menzies se vio obligado a admitir que Australia había confiado demasiado en Gran Bretaña en lo referente a la seguridad del país.

En julio de 1941 el Gobierno estadounidense dio un paso muy significativo al poner al frente de todas sus fuerzas en Extremo Oriente al general MacArthur. En el curso del mismo mes Estados Unidos congelaron todos los bienes japoneses en su territorio, interrumpiendo así, prácticamente, toda forma de intercambio entre ambos países. Poco después, Gran Bretaña y los Países Bajos se apresuraron a seguir su ejemplo.

La creciente preocupación de Australia por su seguridad frente a la amenaza japonesa tuvo graves repercusiones en las altas esferas políticas del país. La oposición afirmaba que el Gobierno había pagado un tributo excesivamente oneroso a los intereses del Imperio, a costa de la defensa nacional, y que había confiado demasiado en las promesas de Churchill, que en la práctica se revelaron desprovistas de todo valor.

Durante los doce meses anteriores, la popularidad de Menzies se redujo, incluso en algunos sectores importantes de su partido, el *United Australia Party*, y el Primer Ministro perdió también el apoyo de la prensa. Al final, una serie de circunstancias obligó a Menzies a dimitir, cediendo la presidencia a Fadden, jefe del *Country Party*. Pero el Gobierno Fadden sólo se mantuvo hasta el 3 de octubre, cuando otra crisis le obligó a pedir un voto de confianza y provocó su caída. Lo sucedió en el poder el *Australian Labour Party*, que hasta entoces había estado en la oposición, bajo la presidencia de John Curtin.

Curtin había sido durante años un tenaz adversario de la teoría de que la seguridad de Australia dependía de la de Singapur y, por lo tanto, se opuso al envío de fuerzas australianas a Oriente Medio; pero esto no significaba que los laboristas fueran más sensibles a los problemas de la defensa nacional.

A este respecto conviene recordar que el *Labour Party* ya se había opuesto a la introducción del reclutamiento obligatorio en el territorio metropolitano, decretado en noviembre de 1939, y así, cuando Curtin asumió la presidencia, tuvo que convencer a su partido para que aceptara, tras encendidas discusiones, que la actividad de los soldados reclutados se extendiese a Nueva Guinea y al sector del Pacífico sudoccidental, al sur de la línea del Ecuador.

En los últimos meses de 1941 el Gobierno empezó a intensificar los preparativos para la defensa de Australia. Se hizo regresar de Oriente Medio al comandante de la División 6, general Ivan Mackay, y se le nombró comandante en jefe de las fuerzas australianas en el territorio metropolitano. Sin embargo, la autoridad de Mackay estaba tan limitada por las interferencias gubernativas, que apenas podía poner en práctica su plan defensivo.

Los puntos que se tomaron en consideración para hacer frente a un ataque japonés contra Australia eran los siguientes:

- la zona vital para la defensa de Australia era el complejo industrial que se extendía alrededor de Sydney, en una longitud de unos 240 km, desde Newcastle, al Norte, hasta Port Kembla, al Sur;
- como este sector estaba defendido, era muy probable que el enemigo desembarcara fuera del perímetro defensivo y concentrase sus fuerzas en una base bien protegida, después de lo cual avanzaría por tierra y atacaría la zona por el flanco, teniendo como objetivo el aniquilamiento de las fuerzas australianas;
- el grueso de las fuerzas australianas debería concentrarse lo antes posible dentro del perímetro de la zona en cuestión;
- las otras zonas de Australia se defenderían en relación con su importancia y con los medios disponibles en el lugar.

Para hacer frente a la amenaza de invasión, Mackay disponía, en total, de siete divisiones de la guardia nacional (cinco de infantería y dos de caballería) y, por lo tanto, la necesidad de concentrarlas en su mayor parte en la zona industrial tenía prioridad absoluta sobre cualquier otra medida. No obstante, esta estrategia dio lugar a graves divergencias entre los que consideraban indispensable impedir a toda costa la ocupación del sector de la costa de Nueva Gales del Sur y los que consideraban injusto dejar indefensa la mayor parte de Australia, a excepción de la zona entre Melbourne y Sydney.

A comienzos de 1942 se modificó el plan: la región septentrional de Australia se dejaría abierta a la invasión de los japoneses, si bien alrededor de Port Darwin, en el Queensland septentrional, y en la zona de Port Moresby el despliegue de fuerzas era considerable. La línea defensiva principal se extendió al Queensland septentrional y seguía, aproximadamente, el trópico de Capricornio, al norte de Brisbane. Este plan, conocido con el nombre de «Línea de Brisbane», fue muy discutido.

Sin embargo, la fulminante sucesión de ataques japoneses en el Pacífico anuló todas las previsiones. Al Sur, los nipones penetraron en Malasia, y sus buques se aseguraron el dominio de los mares; conquistaron Filipinas y después las Indias holandesas. En cinco meses llegaron a las puertas de Australia.

Mientras los japoneses avanzaban en Malasia, el Gabinete de Guerra australiano se vio obligado a considerar todas las medidas posibles para proteger el país, que, según lógica, iba a ser el objetivo inmediato. Los Estados Unidos deseaban asegurarse a Australia como base de abastecimientos para las fuerzas americanas situadas en Filipinas, y en consecuencia, en diciembre de 1941, los Gobiernos de Washington y de Canberra, tras breves negociaciones, estipularon un acuerdo en este sentido. El primer contingente estadounidense, de unos 4500 hombres, llegó el 22 de diciembre; la División 41 norteamericana fue asimismo destinada a Australia en febrero de 1942, y otros 36.000 hombres de las unidades de apoyo la seguirían en las semanas siguientes.

La tendencia a dirigirse a Estados Unidos para la protección del continente australiano se firmó más tarde, cuando Australia y Nueva Zelanda propusieron instituir un «sector Anzac» (*Australian and New Zeland Army Corps*), que dependería exclusivamente de un comandante supremo estadounidense.

El 17 de marzo llegó a Port Darwin el general MacArthur, huido de Filipinas, a la sazón ya en manos japonesas, y a petición de Curtin se le nombró comandante supremo de las fuerzas aliadas en el sector del Pacífico sudoccidental.

En abril de 1942 se creó una nueva organización, el «Pacific War Council» (Consejo de Guerra para el Pacífico), con funciones de comité consultivo para los comandantes americanos, y en la que estaban representadas Gran Bretaña, Australia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Canadá y China. Los Estados Unidos asignaron al sector del Pacífico sudoccidental unos 95.000 hombres, con gran decepción de MacArthur, quien afirmaba que el principal teatro de operaciones era aquél y no Europa.

Después de repatriar a las Divisiones 6 y 7 australianas, las fuerzas disponibles para la defensa ascendían a 38.000 norteamericanos, 104.000 hombres de la AIF y 265.000 de la guardia nacional. Pero sus dotaciones únicamente comprendían 185 carros de combate. Todas las fuerzas de tierra se pusieron bajo el mando del general Blamey; las fuerzas aéreas y navales aliadas estaban bajo mando americano.

El Ejército se reorganizó y se destinó a la defensa del continente australiano y de Nueva Guinea. A la División 9, que había combatido en Tobruck, la dejaron temporalmente en Oriente Medio, puesto que los ingleses tenían absoluta necesidad de ella, y además porque Roosevelt prometió enviar otra división para sustituirla. Sin embargo, la División 32 estadounidense, que llegó en mayo y sólo parcialmente adiestrada, demostró ser un sustituto muy deficiente.

Con este nuevo arreglo, el problema que tanto había angustiado a Australia desde el principio de la guerra encontró, por fin, a mediados de 1942 una solución satisfactoria. Su política defensiva no estaba ya estrechamente ligada a la de Gran Bretaña; Australia se había convertido en una potencia del Pacífico, y aunque continuaba ayudando a Gran Bretaña, su batalla era la que se combatía en Extremo Oriente.



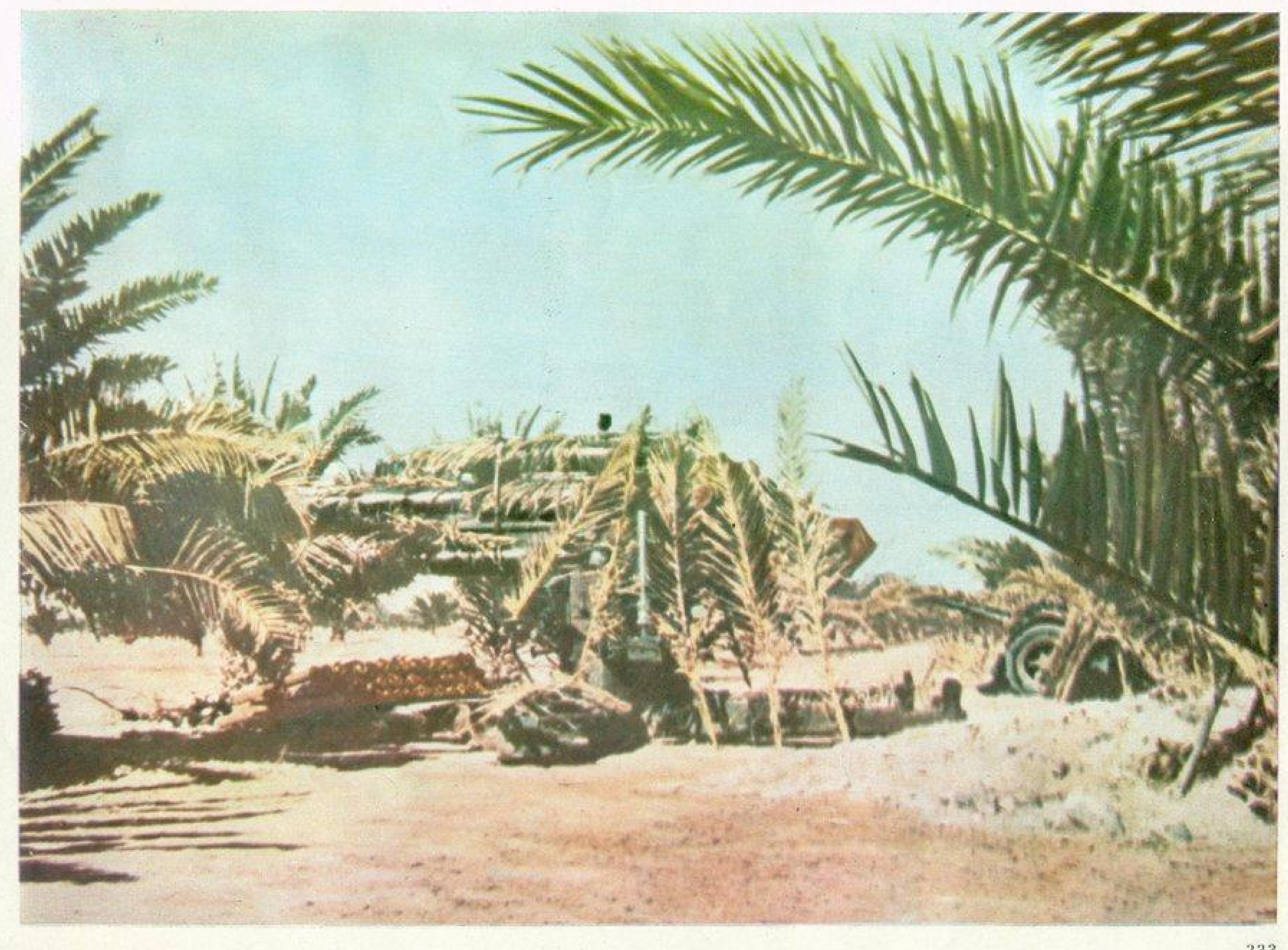
ROBERT O'NEILL, CAPITÁN

Pertenece al Ejército permanente australiano, en el que comenzó su carrera en 1958. En 1960 se licenció en ingeniería electrotécnica y electrónica en la Universidad de Melbourne y ganó una beca postuniversitaria para Oxford. De 1960 a 1963 estudió ciencias políticas y económicas y filosofía en el Brasenose College, especializándose en los problemas de las relaciones internacionales y de la defensa; permaneció en dicho centro otros dos años para licenciarse en filosofía. A fines de 1965 volvió a Australia; después se le envió al Vietnam, con el *Royal Australian Regiment*. Es autor de un libro *(The German Army and the Nazy Party)* y de numerosos artículos.

PUNTO MUERTO EN EL DESIERTO

R. L. V. ffrench Blake, coronel.

Las esperanzas de los Aliados de conquistar rápidamente Bizerta y Túnez, asegurándose con ello el dominio de la cabeza de puente del Eje en el Norte de África, se desvanecieron definitivamente a mediados de diciembre de 1942, y entonces el Ejército 1 británico se preparó para sostener contra las defensas del Eje una dura lucha, que duraría hasta parte del año 1943.

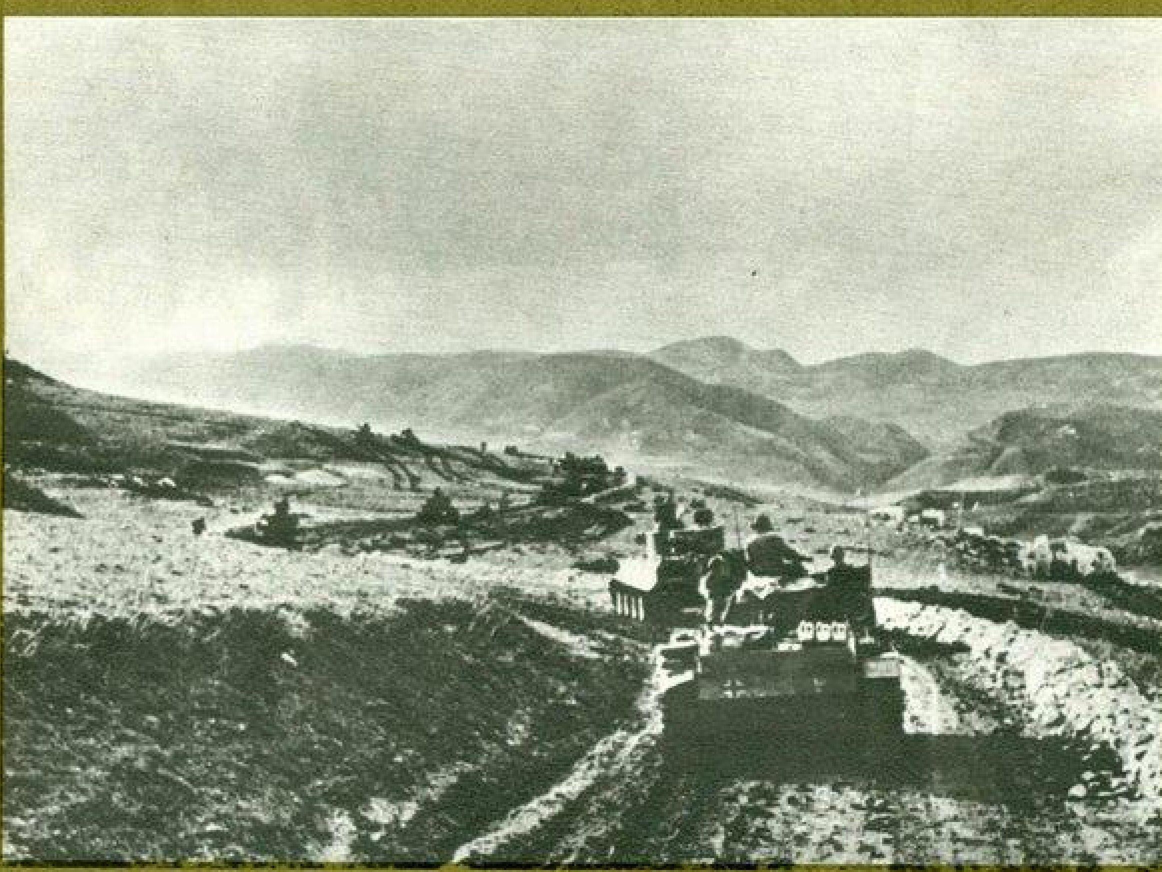






Sobre estas líneas: sirvientes de ametralladora alemanes en posición. (Sado-Opera Mundi)

Arriba, a la izquierda: paracaidista alemán en el frente tunecino. (Sado-Opera Mundi)

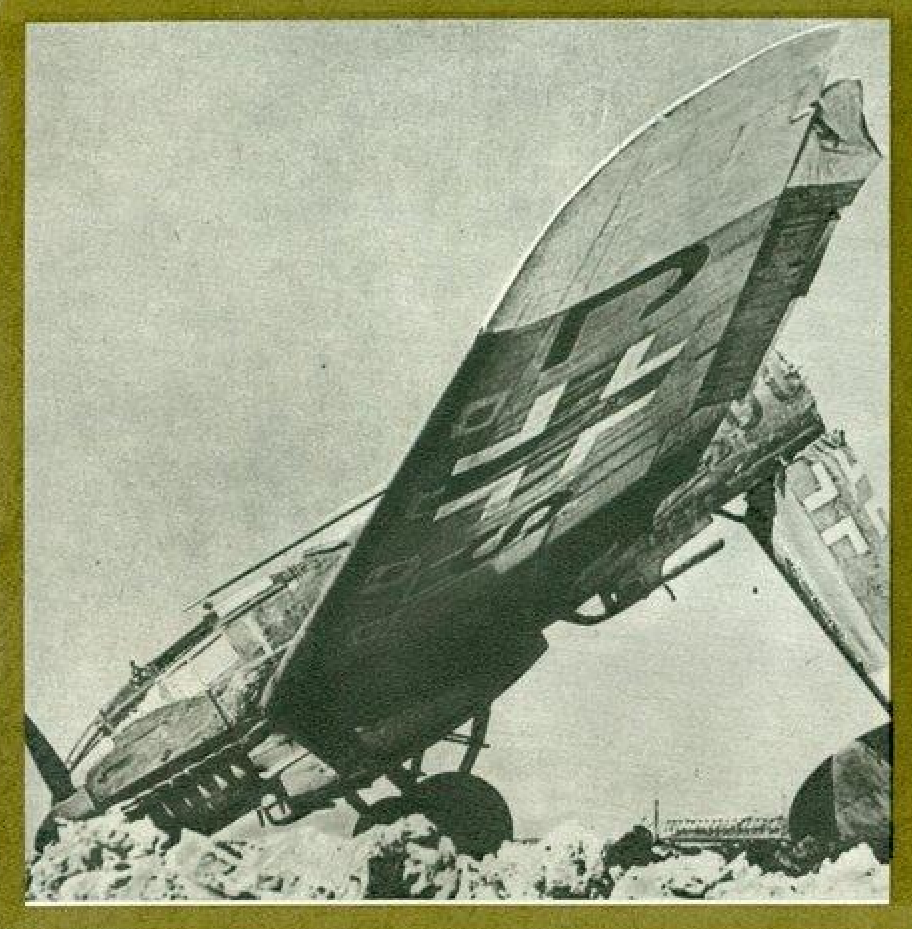


A la izquierda: una columna de *Panzer* avanzando en el norte de Túnez. El día 1 de diciembre de 1942, las fuerzas acorazadas del Eje pasaron a la contraofensiva, desencadenando tres ataques convergentes en dirección a Tébourba. El 6 de diciembre, tras una serie de encuentros, los Aliados se vieron obligados a defenderse encarnizadamente en Medjez-el-Bab. (Sado-Opera Mundi)

El 30 de noviembre de 1942, la aguzada punta de la lanza británica se estrelló contra el fuerte escudo del Eje en Yedeida, que dista 32 km de Túnez. Los ingleses se vieron forzados a retroceder a 192 km, hasta Bona, desde donde era imposible lanzar en seguida un ataque capaz de privar a las fuerzas del Eje de las bases navales y aéreas que las abastecían y a través de las cuales afluían sus refuerzos en abundancia. En efecto, el día 1 de diciembre, los elementos avanzados de la División Acorazada 10 alemana eran ya lo suficientemente fuertes para lanzar la primera contraofensiva con tres ataques convergentes dirigidos contra Tébourba, caracterizados por la violencia y precisión llevadas a cabo con fuerzas móviles.

La 10ª *Panzerdivision*, dirigida personalmente por su comandante, el general Fischer, penetró con una columna a través de Chouigui desbaratando a la Fuerza Blade y a un batallón acorazado norteamericano, y profundizando hasta poca distancia de Tébourba; otra columna quedó detenida apenas salió de Yedeida y una tercera se vio obligada a desviarse al sur de dicha localidad, hacia la garganta homónima. Pero, en la práctica, las tres columnas alemanas debilitaron el saliente aliado. Demasiado débiles aún para contener ataques tan decisivos, los aliados empezaron a retirarse, al tiempo que hacían avanzar apresuradamente, desde Medjez-el-Bab, el *Combat Command B* (CCB, Grupo de combate B), de la División Acorazada 1 norteamericana, recién llegada al lugar y sin ninguna experiencia, para restablecer el frente. Pero los carristas estadounidenses, depositando toda su confianza en la potencia de sus vehículos, se lanzaron con ímpetu contra los carros de Fischer, y el primer combate concluyó, para los novatos, con pérdidas muy gravosas, aunque compensadas con las pérdidas igualmente gravosas sufridas por las fuerzas acorazadas de Fischer.

La presión ejercida por los alemanes siguió aumentando en el transcruso de los días 2 y 3 de diciembre, eficazmente apoyada por violentos bombardeos aéreos, a los que los cazas de la RAF sólo podían oponer una defensa limitada, pues despegaban de aeródromos que estaban a un centenar de kilómetros de distancia y sin la







Sobre estas líneas: posición contracarros británica en acción. La pieza, formada por un afuste de 25 libras, sobre el que se ha adaptado un cañón de 17 libras (76 mm), representaba una fortuita y audaz adaptación realizada en un taller de campaña a fin de poder disponer de un número cada vez mayor de armas contracarros. (Imperial War Museum)

Arriba, a la izquierda: avión alemán destruido en Túnez. Los ataques alemanes desencadenados en diciembre se vieron eficazmente apoyados por violentos bombardeos aéreos, a los que no podían responder en igual forma los cazas de la RAF porque sus bases se encontraban muy lejos del frente y además porque faltaba una adecuada cooperación con las unidades en movimiento. (Imperial War Museum)

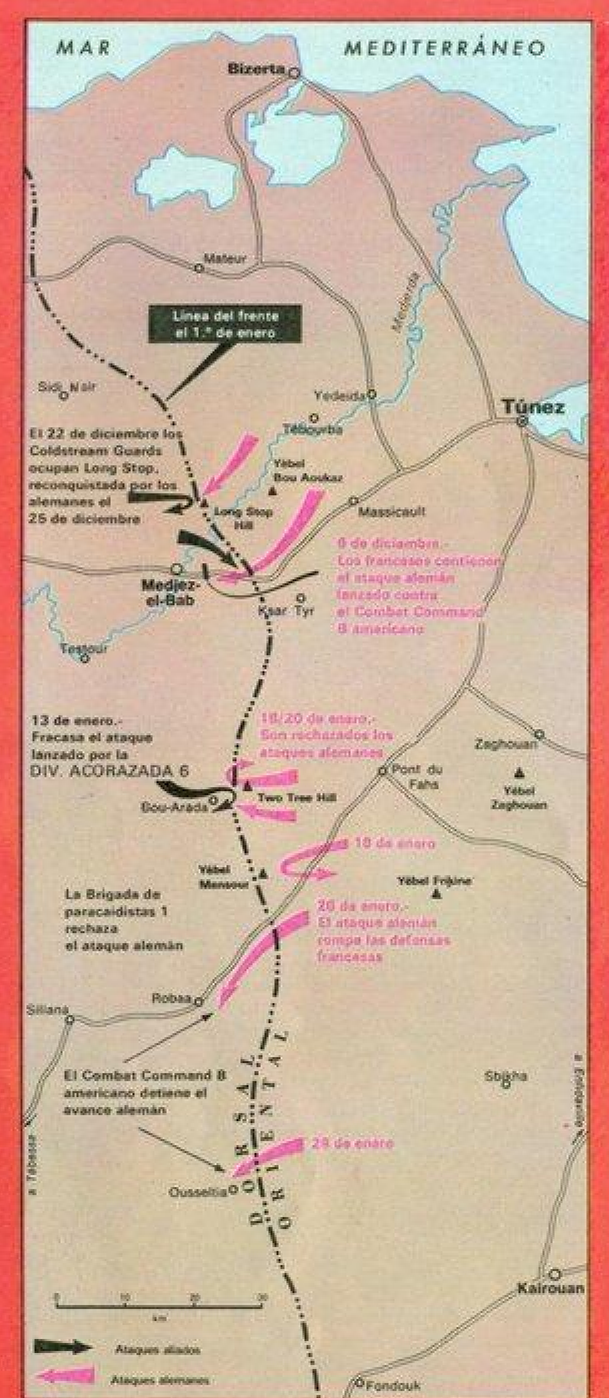
A la izquierda: un carro de combate alemán arde después de un combate con las fuerzas aliadas en las proximidades de Medjez-el-Bab, donde el día 6 de diciembre las unidades del Eje lanzaron un violento ataque. Los medios acorazados aliados tuvieron que batirse en retirada ante el fuego de los cañones de los carros de combate alemanes y experimentaron pérdidas enormes. El ataque alemán, que pareció vencer todas las resistencias, fue luego detenido por las fuerzas francesas que cerraban la carretera a poco más de tres kilómetros al este de Medjez-el-Bab. (Associated Press)

ventaja de un sistema de alarma eficaz y oportuno. A cada ataque, los alemanes ganaban terreno, que, sin embargo, la retaguardia aliada dominaba desde las posiciones inmediatamente sucesivas. El 6 de diciembre, se entablaron nuevos y duros combates entre las fuerzas acorazadas norteamericanas y las alemanas, que concluyeron con un repliegue aún más rápido de la línea sobre el Yébel Bou Aoukaz, al sur del río Medjerda, y sobre la Long Stop Hill, al oeste de la altura y al norte del río. Aquel día, el *Combat Command B* sufrió un grave descalabro, con la pérdida de 18 carros de combate y 41 cañones, y a los Aliados no les quedó otro remedio que defenderse tenazmente ante Medjez-el-Bab para intentar reconstruir sus fuerzas.

Animado por esta victoria local, el *Oberstgeneral* Jürgen von Arnim llegó al día siguiente para organizar el Ejército Acorazado 5 y asumir su mando; pero llegó justo a tiempo para asistir al fin de la rápida y victoriosa contraofensiva alemana y para coordinar la constitución de un perímetro defensivo de protección de las vías de acceso a Túnez y a Bizerta, que asegurarían el flujo de los siguientes refuerzos o, quizá, una posibilidad de evasión a las fuerzas de Rommel en retirada.

La infantería alemana se atrincheró entonces sólidamente en el centro de aquel perímetro, en las alturas rocosas dominantes, y especialmente en el Yébel el Rhaa, o sea la Long Stop Hill, de tan infausta memoria.

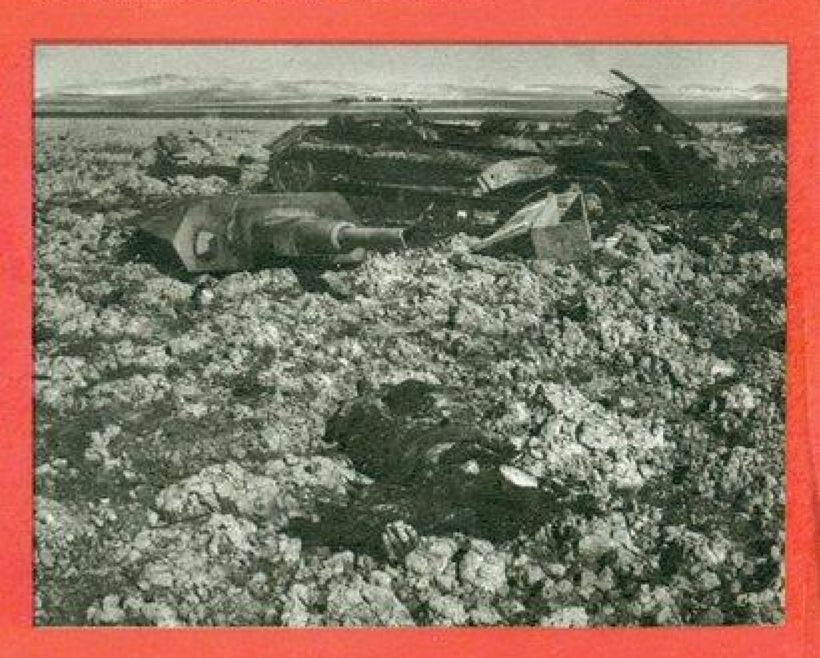
El día 6 de diciembre de 1942, las esperanzas de los Aliados de conquistar rápidamente Túnez y Bizerta se habían desvanecido. Tres factores contribuyeron para anular cualquier posibilidad de éxito: en primer lugar, la longitud de las respectivas vías de comunicación, ya que, mientras las del Eje, a partir de Túnez, medían solamente 80 km, las de los Aliados, desde Argel, medían 580; en segundo lugar, el Eje tenía el dominio casi absoluto del aire en la zona de operaciones, y, en tercer lugar, el armamento de los carros de combate aliados era inadecuado, porque a los largos cañones de 75 mm de los carros de combate *MK IV* especiales y a los cañones contracarros alemanes de 88 mm, ellos sólo podían oponer los cañones de 37 mm. En los





Entre diciembre de 1942 y enero de 1943 los combates en el frente tunecino fueron extraordinariamente duros e inciertos. Fue especialmente disputada, por ambas partes, la Long Stop Hill, situada aguas arriba del río Medjerda, punto de indiscutible importancia estratégica y vía de acceso a la llanura tunecina. Después de la definitiva pérdida de la citada Long Stop Hill, ocurrida el 25 de diciembre de 1942 a consecuencia de un ataque alemán, el avance aliado en Túnez sufrió una detención. En el transcurso de enero de 1943, los combates se concentraron más al Sur, en torno a Bou-Arada y la "Colina de los dos árboles", donde se neutralizaron recíprocamente los ataques desencadenados por ambas partes. La situación en Túnez parecía haber llegado entonces a un punto muerto; pero las fuerzas alemanas se habían asegurado, en los últimos días de enero, la posesión de todos los pasos de la dorsal oriental y de las posiciones que dominaban las carreteras hacia Túnez y Bizerta, y así podían comenzar a reorganizarse con miras a próximos ataques hacia el Sur.

Arriba: algunos carros de combate *Crusader* británicos, pertenecientes al 17/21° de Lanceros, en los alrededores de Ksar Mezouar. Este tipo de carro, destinado a la exploración, manifestó diversas deficiencias al entrar en combate, y pronto fue sustituido por otros más adecuados. Abajo: un carro de combate alemán desmantelado por los ingenieros aliados, a fin de evitar cualquier posibilidad de recuperación por parte del enemigo, después del fracasado ataque germano contra Bou-Arada. *(Imperial War Museum)*



trigales del sur de Túnez, que no ofrecían la menor cobertura, los sirvientes de un cañón de 88 mm, con tal de mantenerse a una distancia de seguridad, podían destruir un escuadrón completo de carros, y únicamente la artillería de apoyo o los aviones podían responderles de forma eficaz. Sin embargo, la artillería pocas veces podía intervenir de día, pues sus tractores, poco protegidos, eran un fácil blanco para los cazabombarderos alemanes; por otra parte, el apoyo que la Aviación aliada podía proporcionar a las fuerzas de tierra era prácticamente nulo y además, en aquella fase de la batalla, el Ejército I no había logrado todavía establecer una cooperación estrecha y bien armonizada con las unidades en movimiento. Las fuerzas aéreas aliadas se prodigaban cuanto les era posible; pero sus aeródromos se encontraban demasiado lejos del frente para que pudieran aportar una contribución verdaderamente eficaz.

La presión del Eje continuó también durante la segunda semana de diciembre, con violentos ataques en la zona de Medjez-el-Bab. El general Allfrey, comandante del Cuerpo de Ejército V británico, llegó incluso a pedir permiso para evacuar la zona; pero los franceses insistieron en la necesidad de mantenerla a toda costa. El día 6 de diciembre, el *Combat Command B* de la División Acorazada I americana se encontró con los *Panzer* alemanes, que desde el Yébel Bou Aoukaz desencadenaron un ataque contra Medjez-el-Bab. Los carros de combate ligeros del *Combat Command B* se vieron obligados a batirse en retirada ante el fuego de los cañones de los carros alemanes. Por añadidura, al retirarse, se hundieron en un terreno blando y fangoso, y las pérdidas totales, entre los puestos fuera de combate y los abandonados en el fango, se elevaron a 18 carros, 41 cañones y 132 vehículos de diversos tipos. El ataque alemán prosiguió arrollador, y sólo se le pudo detener ante la barrera formada en la carretera por los franceses, a poco más de 3 km al este de Medjez-el-Bab.

A pesar de los reveses experimentados, el Alto Mando aliado no había renunciado a la esperanza de conquistar Túnez antes de que acabase el año, y el general Allfrey seguía acariciando el proyecto de un ataque al sur del río Medjerda, cuyo objetivo era la capital tunecina, a través de Ksar Tyr y Massicault, llevado a cabo por la División Acorazada 6 británica y con el apoyo de la División de infantería 78, también británica, y del 18° *Combat Team* americano. El ataque, cuya duración se calculaba entre siete y diez días, sería precedido por combates preliminares de infantería, a fin de reconquistar Tébourba, el Yébel el-Rhaa, el Yébel Fkirine y el Yébel Zaghouan.

Mas, por muy optimistas que fuera los generales aliados, los hombres, especialmente los de las unidades acorazadas, consideraban con pesimismo la posibilidad de un éxito. Día tras día, mientras estaban a la espera, enmascarados entre las matas detrás de la línea de partida para el ataque, observaban las deprimentes consecuencias de una victoria del «general fango» sobre el *Combat Command B*: una fila de carros de combate norteamericanos que se oxidaban en el viscoso terreno, arado y descubierto, bajo el fuego de los cañones alemanes. El día X, previsto para el ataque, había de ser el 25 de diciembre; pero cuatro días antes de Navidad empezó a llover a torrentes. A pesar de ello, el día 22, el *Coldstream Guards* se lanzó al ataque y se aseguró el sector de ladera de la Long Stop Hill que tenía enfrente. Le relevó el Regimiento 18 norteamericano, que al día siguiente, en el transcurso de un contraataque alemán, perdió la posición conquistada. El *Coldstream Guards* volvió y la reconquistó, pero no logró penetrar profundamente en el Yébel el-Rhaa, la cima gemela de la Long Stop Hill. El día de Navidad perdió nuevamente terreno, cuando los alemanes contraatacaron otra vez, y la acción terminó a favor de éstos. En el ínterin, el general Dunphie, de la Brigada Acorazada 26, había expresado su desaprobación, considerando irrealizable la ofensiva con los vehículos acorazados. Y entonces, el Alto Mando, convencido de su sinceridad, y no sólo por la lluvia, aceptó su punto de vista y revocó la orden de ataque. Así, en primera línea, los soldados de una y otra parte pudieron celebrar una Navidad más serena, comiendo el

tradicional pavo regado con ron: los alemanes, alegres por el éxito conseguido en la Long Stop Hill, y los ingleses aliviados del peso de lo que podría haber terminado en un desastre en toda regla.

El ataque a la Long Stop Hill puso de manifiesto un principio táctico que los Aliados todavía no habían asimilado del todo: o sea, hasta qué punto los alemanes estaban en condiciones de establecer una sólida posición defensiva en breve tiempo; en primer lugar excavando rápidamente profundas trincheras, y en segundo lugar estableciendo la defensa en profundidad. Los Aliados se obstinaban todavía en creer que la conquista de la vertiente anterior y de la cima de la Long Stop Hill equivalía a la conquista de toda la posición; en cambio, los alemanes no dudaban en abandonar la vertiente anterior para contraatacar en fuerza, cuando el adversario, avanzando, se introducía en el laberinto de las defensas en la parte retrasada de la posición. Esta táctica clásica, generosamente empleada por el duque de Wellington contra los franceses ciento treinta años antes, no debía haber sorprendido a los ingleses. Pero los Aliados se equivocaron al valorar la habilidad de los alemanes para organizar semejante defensa, aun disponiendo de fuerzas relativamente escasas.

Por otra parte, los comandantes de las fuerzas acorazadas aliadas lanzaban con excesiva ligereza sus carros de combate a la conquista de las defensas contracarros enemigas, escondidas en los flancos y detrás de las posiciones de la infantería. Ya en los años entre las dos guerras, los expertos militares aliados se habían dejado llevar por la idea de que los combates entre carros armados serían como batallas navales, carro acorazado contra carro acorazado. Y muy a menudo también los expertos consideraron preferentemente el lado mecánico, los problemas relativos a la locomoción, de manera que el resultado fue que la parte relativa al armamento de los carros de combate había quedado bastante retrasada respecto al progreso mecánico. Por esta razón, el más mortífero de los proyectiles de los carros de combate británicos de aquel tiempo resultaba tan ineficaz como una bala de cañón medieval contra la infantería atrincherada o contra las baterías contracarros ocultas. Asimismo, este armamento mediocre conducía a un empleo un tanto impreciso de los carros de combate, casi experimental. Las fuerzas acorazadas y sus comandantes, impotentes para desalojar a la infantería atrincherada y expuestos a las armas contracarros de largo alcance en el profundo campo de tiro ofrecido por las abiertas extensiones tunecinas, se encontraban, pues, frente a un gran dilema. Un ataque precipitado podría conducir muy fácilmente a un desastre; la infantería en apoyo, transportada en vehículos de ruedas, estaba inmovilizada de día a causa de la constante acción de la aviación enemiga y, en cualquier caso, se hallaba condicionada por la obligación de mantenerse en las carreteras. De todo ello resultaba que las órdenes se reducían muchas veces a frases bastante imprecisas, como por ejemplo: «llevar a cabo un reconocimiento en fuerza», o bien «operar en una zona dominada por los carros de combate». Pero las órdenes a las unidades deben ser mucho más claras y eficaces si se refieren concretamente a un terreno por conquistar o por defender, o bien a fuerzas enemigas que destruir en determinada zona. El Ejército 8 ya había pasado por una fase análoga en los comienzos de la campaña de Libia, y entonces fue cuando inventó un término –«to go swanning», «andar cisneando», es decir, moviéndose como los cisnes en un estanque– que, en forma lingüística menos arbitraria, significaría «cruzar de aquí para allá sin meta, alargando terriblemente el cuello». Sin embargo, sería desleal culpar en este caso al Ejército 1, pues durante aquella fase de la guerra los procedimientos tácticos de las unidades acorazadas estaban determinados por los medios en dotación.

Con el nuevo año, el interés de la campaña se trasladó hacia el Sur. El Ejército 1, situado en el sector Norte, debía ser reorganizado y las unidades acorazadas equipadas con los carros de combate norteamericanos *Sherman*.

Mientras estaba en curso este proceso de reorganización, les correspondió a los alemanes tomar la iniciativa. El día 13 de enero, en Bou-Arada, la División Acorazada 6 fracasó en su intento de rechazar a las tropas germanas que se estaban fortificando sobre una altura denominada Two Tree Hill, y esta vez también tuvo que aprender a sus expensas la lección de la defensa en profundidad. La Brigada 38 irlandesa sufrió graves pérdidas, y fue sustituida en la División Acorazada 6 por la Brigada 1 de Guardias, que continuaría formando parte de ella hasta el fin de la guerra.

Cinco días después, los alemanes lanzaron un ataque contra Bou-Arada, con unos treinta carros de combate apoyados por bombarderos en picado y por *Heuschel*, llamados *tank-buster*, porque estabah dotados de un cañón contracarros. Simultáneamente, los alemanes atacaron también con infantería al oeste de la Two Tree Hill, intentando envolver Bou-Arada por el Norte. El general Dunphie había dispuesto allí, con el máximo cuidado, artillería y cañones contracarros, teniendo en la reserva los carros de combate de la Brigada Acorazada 26. Aquel día los alemanes dieron la impresión de haber olvidado sus principios, pues atacaron avanzando en dos columnas a través de la abierta llanura. Los defensores los tuvieron, así, bajo un fuego cerrado y rompieron el ataque disparando desde corta distancia, destruyendo seis carros de combate. La acción de la infantería alemana continuó durante tres días y tres noches, sin embargo los Aliados consiguieron neutralizarla.

Al ataque contra Bou-Arada le siguieron otros en breves intervalos: primero, contra el Yébel Mansour, zona en la que había una presa y un depósito de importancia vital para los abastecimientos hidráulicos de Túnez, y en este lugar la 1ª Brigada de paracaidistas no cedió terreno, mientras los alemanes lograron penetrar más al Sur, en un ataque desencadenado contra las fuerzas francesas en el valle de Robaa. En aquella ocasión aparecieron por primera vez en África los nuevos carros alemanes *Tigre* y, gracias a su intervención, los atacantes se pudieron extender hasta Ousseltia, donde las fuerzas del *Combat Command B* les obligaron al fin a detenerse.

En aquel momento, ya todos los pasos de la dorsal oriental y las posiciones que dominaban las carreteras hacia Túnez y Bizerta, en el valle del Medjerda, estaban ocupados por los alemanes. Los ataques audazmente lanzados contra los intervalos existentes entre los sectores defendidos por las fuerzas británicas, francesas y norteamericanas, habían suscitado preocupaciones en el mando aliado. El general Anderson se puso entonces al frente de los tres sectores y se hizo responsable de un número impresionante de misiones:

- reconquistar la línea Fondouk-Ousseltia-Bou-Arada;
- conquistar y mantener El-Guettar;
- proteger la zona de Tébessa;
- proteger los aeródromos de Souk-el-Arba, de Thelepte y de Tébessa;
- asegurar los pasos de Medjez-el-Bab y de Bou-Arada;
- hostigar las líneas de comunicaciones del enemigo en la llanura costera;
- preparar el lanzamiento de «potentes ataques coordinados apenas lo permitieran las condiciones atmosféricas y se hubieran reunido las fuerzas y abastecimientos necesarios».

Pero había de pasar todavía cierto tiempo antes de que los aliados estuvieran en condiciones de lanzar la ofensiva. La precedió una nueva acción procedente del Sur –el *Frühlingswind* (viento de primavera)– una ofensiva del Eje que estuvo a punto de poner a las fuerzas aliadas entre la espada y la pared.

1942

6 de diciembre: un ataque alemán contra Medjez-el-Bab obliga a retirarse al *Combat Command B*; pero el avance es detenido por los franceses, que cerraban la carretera a 3 km de la localidad.

22-25 de diciembre: al fin de los ininterrumpidos combates en la Long Stop Hill, los alemanes continúan dominando la altura. El general Eisenhower revoca la orden de avanzar al Este, en dirección a Túnez. Unidades alemanas obligan a los franceses a abandonar el paso Pichon.

1943

3 de enero: los franceses se ven obligados a retirarse del paso Fondouk.

13 de enero: la División Acorazada 6 no logra desalojar a los alemanes de la Two Tree Hill.

18 de enero: los alemanes ocupan el paso cerca de Pont du Fahs y atacan en dirección a Bou-Arada; pero en este punto son detenidos.

30 de enero: los defensores franceses se retiran del paso Faid, y posteriores ataques alemanes al paso Pichon (31 de enero) amenazan cortar en dos el sector defendido por los franceses. El general von Arnim completa la serie de sus violentos ataques para consolidar la cabeza de puente alemana.

4 de febrero: Rommel aconseja a Arnim que extienda su ofensiva a la dorsal oriental. El Mando Supremo autoriza dos ataques.

14 de febrero: a las 04,00 horas comienza la ofensiva alemana. Las fuerzas aliadas quedan aisladas sobre Yébel Lessouda y Ksaira, mientras los alemanes conquistan Sidi Bou Zid. Unidades francesas y americanas se retiran hacia Fériana.

15 de febrero: la División Acorazada 1 norteamericana contraataca, pero no consigue reconquistar Sidi Bou Zid. La retaguardia de Rommel penetra en la Línea de Mareth.

16 de febrero: elementos alemanes realizan un intento de ocupar Sbeïtla, pero la ciudad sigue en poder de los Aliados.

17 de febrero: los alemanes ocupan Fériana y los Aliados evacuan Sbeïtla y se retiran al paso de Kasserine. Rommel quiere aprovechar el éxito logrado, pero las fuerzas del Eje tienen que detenerse por falta de coordinación.

18 de febrero: el Mando Supremo autoriza a Rommel para lanzar ataques limitados contra El Kef; Kesselring supone que Rommel tendrá así un pretexto para desencadenar un ataque en fuerza contra Tébessa. En cambio, Rommel interpreta la orden literalmente. Los Aliados se reorganizan.

19-21 de febrero: el general Alexander asume el mando del Grupo de Ejércitos aliado. Se detiene el ataque de Rommel contra Sbiba; pero los alemanes conquistan el paso de Kasserine. Después de duros combates, se detiene en Thala un ataque diversivo hacia Tébessa.

22 de febrero: Rommel decide suspender el ataque porque juzga inminente la llegada de refuerzos aliados. Los alemanes se retiran de Sbiba y de Kasserine.

24 de febrero: los Aliados vuelven a entrar en Sbiba.

25 de febrero: fuerzas aliadas ocupan de nuevo el paso de Kasserine y entran en Sbeïtla y en Sidi Bou Zid.



FFRENCH BLAKE, CORONEL

Nació en 1913 y estudió en Eton y en el colegio militar de Sandhurst. Desde 1933 a 1946 prestó sus servicios en el 17/21° de Lanceros, uno de cuyos escuadrones mandó en Túnez, donde fue herido; ascendido a jefe de regimiento, combatió en Italia, desde octubre de 1944 hasta el fin de la guerra. Experto en armas de los carros de combate, fue instructor en la Royal Armoured Corps Tactical School; luego formó parte del Estado Mayor en Italia y, más tarde, del grupo que reorganizó la Royal Military Academy de Sandhurst. Abandonó el servicio activo en 1949, y actualmente se ocupa de agricultura, música y caballos.

KASSERINE

Martin Blumenson

En la primavera de 1943, el paso de Kasserine se convirtió en el punto clave de la batalla de Túnez. Las fuerzas del Eje debían mantener divididas a las fuerzas aliadas, superiores a las propias, en espera de que pudieran llegar apresuradamente refuerzos desde Italia, pues sólo manteniendo la presión sobre Kasserine, en el sector meridional, sería posible impedir que Eisenhower concentrase sus fuerzas en dirección a Bizerta y a Túnez, en el sector septentrional. La batalla de Kasserine fue la última acción victoriosa que Rommel llevó a cabo en el Norte de África y el terreno ganado en Túnez, aunque de poca importancia, hizo temblar a los mandos aliados en África Septentrional y fue una lección provechosa en el arte de la guerra.



La batalla del paso de Kasserine comenzó el 25 de diciembre de 1942, cuando el general Eisenhower, comandante de las fuerzas aliadas en el Norte de África, ordenó a sus tropas que suspendieran el avance hacia el Norte, y cuando el teniente general Jürgen von Arnim lanzó su primer ataque hacia el Oeste.

Arnim había asumido el mando del sector que los alemanes e italianos llamaban «la cabeza de puente tunecina» a primeros de diciembre, y esperaba conservarla por tiempo indeterminado, tal como había ocurrido en Salónica durante la primera Guerra Mundial. Para consolidar sus defensas, Arnim se dispuso a asegurarse el dominio de una cadena de alturas, como por ejemplo la dorsal oriental que se extiende al sur de Túnez y domina la llanura vecina al mar, pues ocupando los pasos montañosos podría establecer un sólido contacto entre sus fuerzas y las del mariscal Rommel en retirada. La primera acción emprendida por Arnim con este fin concluyó el 25 de diciembre de 1942, tras el abandono, por parte de los franceses, del paso Pichon, que se encuentra a unos 120 km al sur de Túnez.

De este modo Arnim obligó a Eisenhower a poner toda su atención en el sector meridional, especialmente en la zona de la frontera entre Tébessa y Kasserine. Tébessa se halla en la carretera que conduce al interior, corriendo en dirección Sudeste, desde Constantina a Gabès, y representa la base del triándulo que tiene por vértice el cabo Bon. Una vez en Túnez, Rommel tendría que escoger entre la carretera costera que lleva al Norte, hasta Túnez, para reunirse con las fuerzas de Arnim, y la carretera interior que corre en dirección Noroeste, hacia Constantina, penetrando profundamente en el flanco y en la retaguardia. Para impedir que Rommel escogiese esta última alternativa, Eisenhower decidió reforzar las unidades francesas, y trasladó también a la zona de Tébessa el mando del Cuerpo de Ejército II norteamericano, así como las tropas, relativamente carentes de experiencia, de la División Acorazada 1 además de varios regimientos de infantería.

A primeros de enero de 1943, como Eisenhower se encontraba en Argel, a 640 km del frente, se estableció un puesto de mando avanzado en Constantina, donde el general de división Lucian Truscott, Jr. debería mantener a Eisenhower al corriente del desarrollo de la batalla y representarlo entre las unidades combatientes. Pero Truscott era un general de reciente nombramiento y además Constantina estaba a 320 km del frente.

En la práctica, la responsabilidad del mando en campaña correspondió al teniente general sir Kenneth Anderson, comandante del Ejército I británico, quien tenía bajo su dependencia el Cuerpo de Ejército V inglés, el Cuerpo de Ejército XIX francés y el Cuerpo de ejército II norteamericano.

Esta aparentemente clara y normal articulación del mando en campaña no era, en realidad, muy funcional, a causa de las dificultades inherentes a una guerra de coalición: divergencias por intereses políticos que no siempre coincidían, características nacionales, un Estado Mayor y procedimientos de mando diversos, etc.; a todo lo cual se unía, en el caso de los franceses, la diferencia de lengua. Además, las unidades británicas, norteamericanas y francesas estaban muy mezcladas en toda la línea del frente, a pesar de la «continua preocupación» de Anderson –como él mismo diría más tarde– «de poner orden en aquella confusión y designar un sector a cada una de las tres naciones». Los franceses, todavía resentidos por el ataque contra Mers-el-Kebir, se negaron resueltamente a combatir bajo mando británico, declarándose dispuestos tan sólo a coordinar sus operaciones.

De este modo, la integración angloamericana, en realidad limitada al mando de las fuerzas aliadas por parte de Eisenhower, no se pudo aplicar a los franceses.



Arriba: zapadores de una división acorazada británica retirando las minas en un tramo de la carretera entre Thala y Kasserine. La búsqueda de minas se realizaba introduciendo la bayoneta en el suelo. Abajo: dos suboficiales de granaderos del regimiento de los Guardias preceden a una columna de *Bren-carriers* con la misión de localizar las posibles zonas minadas por el enemigo.

(Imperial War Museum)





Túnez, febrero de 1943: el nuevo y potente bombardero en picado alemán *HS-129* efectúa una incursión a baja cota contra los carros de combate americanos. (Imperial War Museum)

Mientras Giraud y Eisenhower coordinaban las operaciones en Argelia y Juin y Truscott hacían lo mismo en Constantina, Anderson intentaba, basándose en la lógica que le sugería su posición, imponer su autoridad a las fuerzas que luchaban en el frente. Por desgracia, el general Anderson aun siendo un hombre de mucho valor, no logró comunicar su entusiasmo a sus subordinados norteamericanos, quizá a causa de su reserva natural que éstos tomaron por frialdad.

Esta era la situación en el campo aliado cuando Arnim, que acababa de conquistar el paso Pichon, atacó, el 3 de enero de 1943, a las unidades francesas que defendían la vecina garganta de Fondouk, obligándolas a batirse en retirada. El día 18, Arnim atacó nuevamente a los franceses, apoderándose esta vez del paso situado más al Norte, en Pont du Fahs, y provocando, como consecuencia, una doble reacción: Eisenhower insistió para que los franceses combatiesen a las órdenes de Anderson o se retirasen de la lucha, y Giraud se declaró de acuerdo con ello, de modo que Eisenhower y Anderson decidieron que apenas llegasen otras fuerzas norteamericanas a Túnez relevarían a los franceses, los cuales serían enviados a retaguardia para ser equipados con armas más modernas.

Von Arnim consolida la cabeza de puente

Sin embargo, antes de que las unidades norteamericanas lograran cubrir el largo recorrido que, por tierra, llevaba hasta el frente tunecino, Arnim atacó de nuevo. El día 30 de enero avanzó hacia el Sur y obligó a los franceses que defendían el paso Faid a replegarse; al día siguiente repitió el intento en el paso Pichon, amenazando cortar en dos el sector defendido por los franceses. Mientras las fuerzas americanas, sin ninguna experiencia, llevaban a cabo torpes e inútiles esfuerzos para conquistar el paso Faid, otras unidades, americanas y británicas, procedentes del Sur y del Norte, acudieron a Pichon y, unidas, lograron cerrar a duras penas la brecha; pero Arnim, habiéndose apoderado ya de los pasos de la dorsal oriental, pudo llevar a término la serie de ataques iniciados el 25 de diciembre, y además de consolidar la cabeza de puente había tendido una mano providencial a Rommel. Con ello concluyeron las acciones preliminares de la batalla de Kasserine.

Por su parte, también las dos potencias del Eje, lo mismo que los anglo-franco-americanos, tenían que enfrentarse con los problemas impuestos por una guerra de coalición. Como Hitler estaba preocupado por la marcha de la campaña contra la Unión Soviética, Mussolini había asumido la dirección de la guerra en el Mediterráneo a través del Mando Supremo de las Fuerzas Armadas italianas, cuya sede estaba en Roma. En Roma se hallaba también el comandante en jefe alemán para la zona del Mediterráneo, el mariscal Albert Kesselring, quien, aunque oficialmente estaba investido de escasa autoridad, se las ingeniaba para conciliar las opiniones, tantas veces opuestas, de alemanes e italianos.

Arnim, que partía de un punto de vista fundamentalmente defensivo, a primeros de febrero de 1943 disponía de unos 100.000 hombres, e indudablemente habría tenido más si la batalla de Stalingrado, que había llegado a su punto culminante en enero, no hubiera influido sobre las reservas disponibles.

Por su parte, Rommel, siempre propenso a la táctica ofensiva, estaba trasladando los 70.000 hombres de su *Panzerarmee* a las fortificaciones de la línea de Mareth, al sur de Túnez. Para ocupar estas defensas, en las cuales esperaría al Ejército 8 de Montgomery, emplearía unas dos semanas.

Las fuerzas aliadas presentes en Túnez sumaban alrededor de los 150.000 hombres.

El día 4 de febrero, Rommel propuso que los ataques de Arnim en la dorsal oriental se hicieran más amplios; en efecto, mientras Arnim continuaría avanzando a lo largo de 32 Km en direc-

Un carro de combate británico *Valentine*, recuperado por los ingleses en Thala después del desesperado combate de la noche del 22 de febrero, en el que se destruyó toda una columna alemana. Rommel lo había capturado algunas semanas antes cerca de Tébourba al 17/21° de Lanceros y lo empleó en Thala, poniéndolo a la cabeza de una columna de carros alemanes para caer por sorpresa sobre el enemigo. (Imperial War Museum)

ción Oeste, desde Faid a Sbeïtla, Rommel atacaría Gafsa. Estas operaciones, en caso de tener éxito, se podrían desarrollar hacia Tébessa, con objeto de destruir la división acorazada norteamericana enviada recientemente a aquel lugar, impedir a los ingleses que avanzaran hacia Túnez y Bizerta y permitir la conquista de Bona, en la costa septentrional. Una gran victoria en el Norte de África quizá compensaría, parcialmente, la capitulación de von Paulus y de su Ejército 6.

Desde luego la propuesta de Rommel era audaz. Sólo había transcurrido una semana desde que supo que se le destituiría del mando. Sus fuerzas, bajo la nueva designación de Ejército 1 italiano, pasarían a las órdenes del general Giovanni Messe. El Mando Supremo italiano insistía en la constitución de un mando de Grupo de Ejércitos formado con tropas de Arnim y de Messe; Rommel, aunque era uno de los más indicados candidatos para el mando del Grupo de Ejércitos en su condición de jefe más antiguo del Eje en el Norte de África, debía en cambio volver a la patria, a causa de su precaria salud y también, como se decía, a causa de ciertas apreciaciones que había expresado sobre el valor y el sentimiento del honor del soldado italiano.

El Mando Supremo –y la cosa parece bastante sorprendente– aprobó con circunspección el consejo de Rommel, cediendo quizá a los convincentes argumentos adoptados por Kesselring, quien tuvo una entrevista con los dos comandantes alemanes. Juntos, decidieron lanzar una pequeña operación que consistiría en dos ataques limitados: Arnim avanzaría unos 19 km, desde Faid a Sidi Bou Zid, con dos divisiones acorazadas; Rommel debía avanzar sobre Gafsa, con una unidad italo-alemana, designada con el nombre de destacamento del *Afrikakorps*. Tanto Kesselring como Rommel se daban cuenta de que un éxito les conduciría a una operación de mayores proporciones, cuyo objetivo sería la ocupación de Tébessa, mientras Arnim se contentaría con consolidar la posesión de los pasos principales de la dorsal oriental. Arnim compartía con Anderson su falta de interés por los sectores central y meridional de Túnez y opinaba que la batalla decisiva se combatiría en el sector septentrional, a lo largo de las vías de acceso a Túnez y a Bizerta.

Durante las dos primeras semanas de febrero, la actividad en el frente pareció entrar en un período de calma. Los comandantes y los Estados Mayores aliados se preguntaban, con los nervios en tensión, dónde y cuándo desencadenarían los alemanes el siguiente golpe. Pero, de improviso, el oficial del Servicio de Información de Eisenhower anunció que sabía con certeza cuáles eran las intenciones del enemigo. Todavía es un misterio si los dispositivos de control aliado habían captado una comunicación del adversario o si la información había sido facilitada por un agente que se hallaba entre los mandos alemanes, pero el hecho es que la noticia parecía fuera de toda discusión: los alemanes pensaban atacar a través de Fondouk para dirigirse al Noroeste, abriendo una brecha en las defensas francesas y caer, por consiguiente, sobre el flanco de las fuerzas británicas.

La reacción inmediata de Anderson fue prepararse para responder con toda la energía que se podía esperar de él. Como consideraba que los franceses eran demasiado débiles y los norteamericanos demasiado inexpertos para reaccionar, advirtió a Fredendall y a Koeltz que abandonasen las posiciones que defendían apenas advirtieran signos de movimiento de las fuerzas enemigas, y que se replegaran, en una rápida conversión, hacia la dorsal occidental.

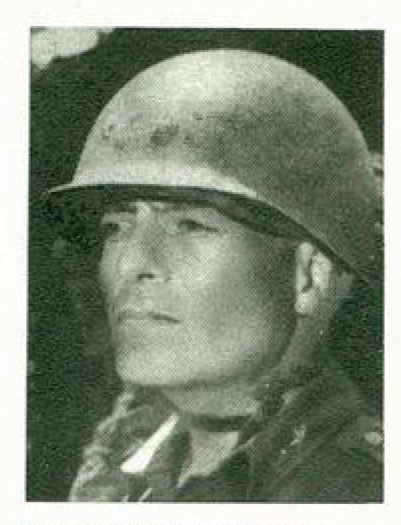
Ni uno ni otro acogieron con agrado aquella orden. Koeltz se manifestaba contrario a ceder terreno sin combatir y arguyó, además, que sus fuerzas correrían el riesgo de ser envueltas durante la retirada por las fuerzas alemanas, muy mecanizadas. Fredendall confiaba en poder resistir el ataque enemigo, a pesar de que sus tropas, relativamente escasas, estaban diluidas en un despliegue que comprendía una amplia zona, con un frente de 160 km.



General de división Fredendall, comandante del Cuerpo de Ejército II norteamericano. Se encontraba en Gafsa cuando, el 14 de febrero, a consecuencia de la inesperada ofensiva alemana, recibió la orden de abandonar la ciudad: fue el comienzo de una larga retirada de 64 km en la que imperó el pánico y la confusión. *(US Army)*



Teniente general Kenneth Anderson, comandante del Ejército 1 británico en Túnez. A pesar de sus esfuerzos, no logró, en la articulación de los mandos francés, inglés y americano, la necesaria fluidez para oponer una resistencia eficaz y coordinada a los ataques italo-alemanes contra Kasserine. *(Imperial War Museum)*



General de división Lucian Truscott, representante personal de Eisenhower en el puesto de mando avanzado de Costantina. Debía tener a Eisenhower al corriente del desarrollo de la batalla en Túnez. Pero Constantina estaba demasiado lejos del frente y Truscott era un jefe recién nombrado y, por lo tanto, sin la necesaria experiencia para poder realizar su misión *(US Army)*



General de división Orlando Ward, comandante de la División Acorazada 1 estadounidense. El día 15 de febrero, después de los ataques italo-alemanes, contraatacó desde Sbeitla para reconquistar Sidi Bou Zid. Pero no consiguió ningún resultado positivo: sus fuerzas tuvieron que replegarse, al precio de muchas pérdidas, tanto en hombres como en material. *(US Army)*



General británico Alexander. Después de haber realizado una inspección en los sectores aliados del frente, asumió el mando de todas las fuerzas aliadas de tierra. Inmediatamente cursó sus órdenes, sencillas e inequívocas: los Aliados no debían retirarse más allá de la dorsal occidental y no deberían ceder los pasos de Sbiba y Kasserine. *(Imperial War Museum)*



General de división Ernest Harmon. Llegó a Túnez desde Marruecos el día 22 de febrero, cuando las fuerzas del Eje ya habían empezado a retirarse. Debía colaborar con Fredendall; pero, en la práctica, tomó en sus manos la dirección de la batalla de Kasserine y revocó la orden de Anderson respecto a hacer retroceder la artillería en El Kef. *(US Army)*

«Un plan impecable de ataque»

La segunda fase de la batalla comenzó a las cuatro del día 14 de febrero. Mientras un viento violentísimo azotaba el paso Faid, levantando una tempestad de arena, la infantería y los carros de combate alemanes pusieron en ejecución un plan de ataque impecablemente concebido. Aislaron rápidamente a unos 2000 hombres, aniquilaron un batallón acorazado, ocuparon Sidi Bou Zid y destruyeron 44 carros de combate norteamericanos, 50 vehículos semiorugas, 26 piezas de artillería y no menos de 22 camiones.

Anderson, que esperaba que el golpe se descargaría mucho más al Norte, consideró este ataque como una maniobra diversiva. Sin embargo, el elevado número de pérdidas norteamericanas, tanto en hombres como en material, y las apremiantes llamadas de Fredendall, le indujeron a destacar sin dilación un batallón de carros de las fuerzas norteamericanas acorazadas en el sector francés.

Aunque todo continuaba tranquilo en las proximidades de Gafsa, Anderson, con la aprobación de Eisenhower, dio instrucciones a Fredendall para que abandonase la ciudad, a fin de concretar sus propias fuerzas y reforzar el flanco derecho. Fue un éxodo desordenado, que se desarrolló necesariamente en la oscuridad más completa. Se dirigieron hacia Fériana, a 64 km de distancia, donde las fuerzas que guarnecían las instalaciones de la retaguardia perdieron la serenidad y, presas de pánico, comenzaron a destruir los depósitos de abastecimientos.

El 15 de febrero, la División Acorazada 1 norteamericana, mandada por el general de división



Carro de combate norteamericano *Sherman*. La División Acorazada 2 estadounidense, sin la menor experiencia en la guerra en el desierto, se halló en franca desventaja ante los veteranos del *Afrikakorps*. En dos días de combate, desarrollado entre el 14 y el 15 de febrero de 1943, dicha división perdió 98 carros de combate, 57 vehículos semiorugas y 29 piezas de artillería. (Imperial War Museum)

Orlando Ward, contraatacó desde Sbeïtla para conquistar Sidi Bou Zid, pero con resultado negativo. El intento costó la pérdida de otro batallón de carros –de los 58 que entraron en combate se salvaron solamente 4– y de 15 oficiales y 298 hombres de tropa. En dos días, Ward había perdido 98 carros de combate, 57 vehículos semiorugas y 29 piezas de artillería. Para ayudarle a mantener una línea defensiva, Anderson le asignó el resto de las unidades acorazadas, retirándolas del sector francés.

Aquella noche, 231 norteamericanos abandonaron furtivamente el Yébel Lessouda y se pusieron a salvo, mientras otros 1600 continuaron resistiendo en la aislada altura de Ksaira. Mientras tanto, Rommel, después de haber atravesado Gafsa, hacia Fériana, ultimó su larga retirada de Egipto y su retaguardia logró atravesar la Línea de Mareth.

El día 16, algunos elementos alemanes, en el intento de avanzar hasta Sbeïta, provocaron momentos de pánico en las filas aliadas, rápidamente superados, pues Ward logró replegarse y establecer una línea defensiva. Retuvo Sbeïtla todo el día 17; luego, gracias a la ayuda que le habían proporcionado los 1600 defensores de Ksaira, se retiró en buen orden a Kasserine.

Por la mañana del día 17, las fuerzas de Rommel entraron en Fériana, mientras la retirada de los Aliados estaba ya en pleno desarrollo. Los dos aeródromos habían sido abandonados, después de que los soldados destruyeran más de 270.000 litros de gasolina, 34 aparatos y las instalaciones y almacenes. Sin embargo, los alemanes pudieron salvar aún unos 22.000 litros de carburante para aviones y grandes cantidades de municiones, víveres y otros materiales.

El mismo día 17, unidades pertenecientes a la División Acorazada 6 y a la División de Infantería 34, se trasladaron al sector defendido por el Cuerpo de Ejércicto XIX de Koeltz y cerraron el paso de Sbiba.

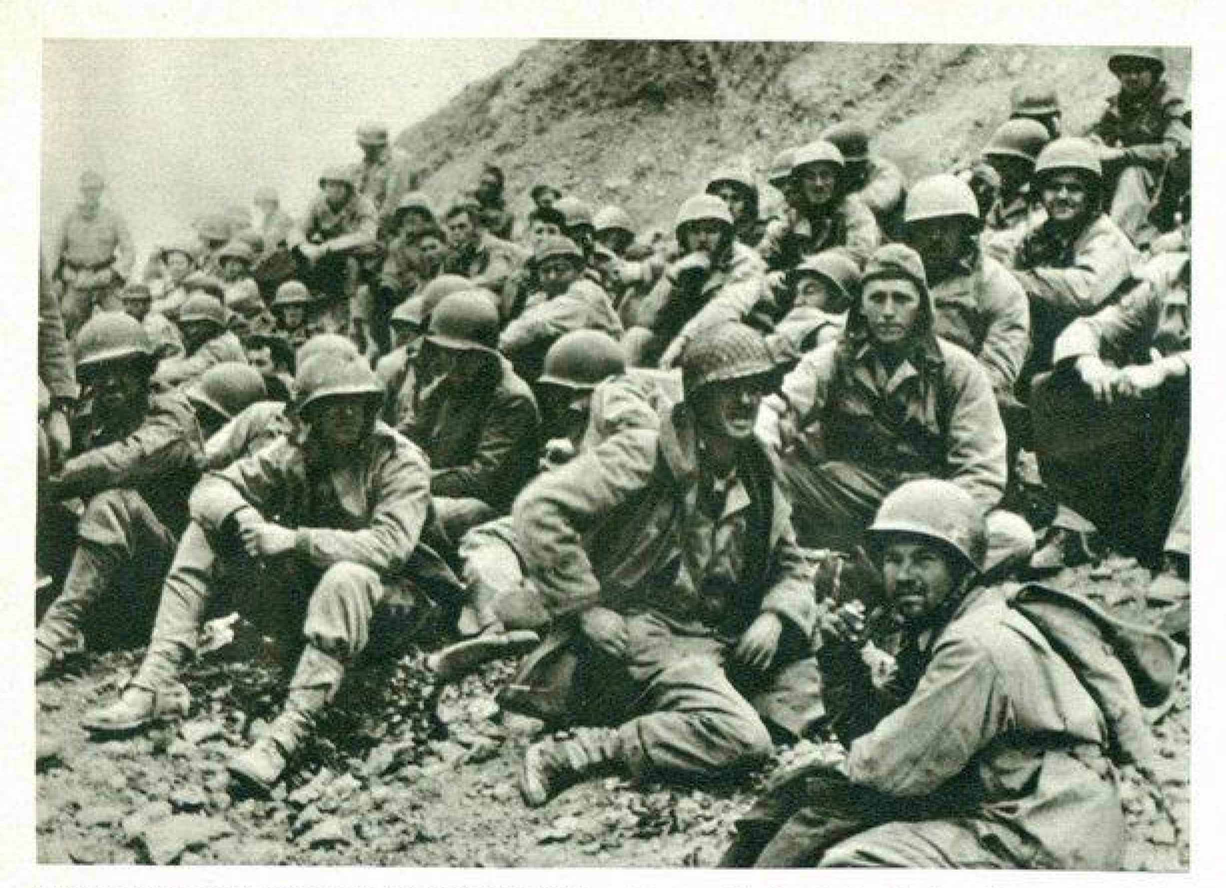
La conquista de Sbeïtla y de Fériana encendió la fantasía de Rommel, quien insistió para que se aprovechase a fondo el éxito, a fin de aumentar el desorden en el campo aliado. Un avance oportuno sobre Tébessa conduciría a la posesión de un punto clave, abriendo la carretera de Bona y quizás también la de Constantina. Pero Arnim, que no comprendía la intuición de Rommel, alejó de Sbeïtla una de sus dos divisiones acorazadas a fin de reforzar sus defensas situadas más al Norte. Rommel entonces, no pudo hacer otra cosa que aceptar la realidad, pues la autoridad de Arnim era igual a la suya y, además, faltaba la coordinación del Mando superior que hubiera podido imponer una decisión. Se resignó, por lo tanto, a considerar como concluida la segunda fase de la batalla.

Sin embargo, continuaba obsesionándole la perspectiva de una gran victoria. El 18 telegrafió a Kesselring: «Propongo un ataque envolvente inmediato... en Tébessa y en la zona al norte de la localidad..... para continuar en fuerza». Una amplia y rápida maniobra de envolvimiento conduciría al cerco de las reservas que afluían a Túnez, cortaría las líneas de abastecimiento y obligaría a los Aliados a abandonar el país.

El Mando Supremo, cediendo a instancias de Kesselring, autorizó a Rommel a dirigir lo que se transformaría en la fase culminante de la batalla. Reconociendo que «ahora se ofrecía una ocasión que no volvería a presentarse de lograr un éxito decisivo» y juzgando que era improbable que las posiciones de Mareth fueran atacadas antes de que transcurriera una semana o incluso más, el Mando le permitió que llevara a cabo «ciertas operaciones» para atacar en dirección de El Kef, a 110 km al norte de Kasserine, ais-



En el mapa de la parte superior se indican los objetivos finales de la Operación "Frühlingswind", la ofensiva alemana de febrero de 1943 en Túnez meridional. El intento del Eje de lograr una penetración a través del grueso de las tropas aliadas constituía una empresa formidable, sobre todo si se considera lo exiguas que eran las fuerzas del Eje. En el mapa de la derecha: los ataques lanzados por los ítalo-alemanes para la conquista de Kasserine. Obedeciendo las órdenes de Rommel, el general von Arnim inició la ofensiva el día 14 de febrero contra los Yébel Lessouda y Ksaira, mientras el 15 de febrero el *Afrikakorps* avanzó en dirección a Gafsa. El imprevisto ataque alemán produjo el mayor desconcierto entre las fuerzas aliadas, que no supieron contener su ímpetu. Las tropas del Eje, en la Línea de Mareth, se encontraron al abrigo de la amenaza de un ataque por parte de los americanos por el Oeste; pero el Mando Supremo italiano cometió el error de no crear un mando único que permitiera la concentración de todas las fuerzas del Eje para un avance posterior. En el curso de la tarde del día 22 de febrero, Rommel había ya perdido toda su confianza en el éxito de la ofensiva y, por lo tanto, ordenó la retirada.



Soldados americanos pertenecientes al Cuerpo de Ejército II hechos prisioneros por los alemanes durante la ofensiva del 14-17 de febrero, que causó gran confusión en el sector americano. Las pérdidas fueron elevadas, como consecuencia de la excesiva dispersión de las fuerzas en un frente demasiado amplio. *(Sado-Opera Mundi)*

lando entre sí las unidades francesas y ejerciendo presión sobre las inglesas. El mando del grupo Rommel también tendría a su disposición el recién constituido Ejército 1 italiano, a las órdenes de Messe. Arnim no quedaría sometido a la autoridad de Rommel, pero le apoyaría con un tenaz ataque contra los ingleses en el sector Norte.

Rommel, aunque contento con la posibilidad que se le ofrecía, se sintió desilusionado al saber que el objetivo inicial sería El Kef. En su opinión, el Mando Supremo había ordenado una maniobra de escasa importancia, apuntando más a un triunfo táctico que a una victoria estratégica. Pero Kesselring creía que la directiva era lo suficientemente elástica para permitir a Rommel atacar donde mejor creyera, y esperaba de él un ataque principal contra Tébessa y otro secundario y demostrativo contra El Kef; este último para satisfacer al Mando Supremo. Pero en esta ocasión, Rommel interpretó la directiva al pie de la letra y elaboró un plan que preveía el ataque a El Kef según dos direcciones: el destacamento del *Afrikakorps* debía avanzar a través de Kasserine y la 21ª *Panzerdivision* a través de Sbiba; una vez localizadas las defensas, que suponía más bien débiles, lanzaría al ataque la 10ª *Panzerdivision.*

La inactividad del día 18 fue muy provechosa para los Aliados. El general Alexander inspeccionó el sector inglés el día 16 de febrero, el francés el 17 y el norteamericano el 18, y quedó asombrado de la confusión y del pesimismo que reinaban en el sector del Cuerpo de Ejército II. El día 19 asumió el mando de todas las fuerzas terrestres aliadas, al tiempo que Rommel lanzaba su ataque. Las primeras órdenes cursadas por Alexander fueron sencillas y claras: los Aliados no debían ceder en Sbiba ni en Kasserine.

En Sbiba, las fuerzas de Rommel encontraron una tenaz resistencia por parte de las unidades británicas, francesas y americanas, y muy pronto la 21ª *Panzerdivision* se vio empeñada en una acción estática para no ceder terreno. Por el contrario, en Kasserine, ya al segundo día de la batalla, Rommel se aseguró la posesión del paso y desde allí envió el destacamento del *Afrikakorps* a la izquierda, hacia Tébessa, con el fin de efectuar un movimiento diversivo; el grupo mixto ítalo-alemán avanzó 19 km, hasta que fue detenido por fuerzas norteamericanas y francesas que se batieron desesperadamente. La 10ª *Panzerdivision,* que soportó el esfuerzo mayor, rompió el frente más al Norte, penetrando en dirección a Thala, y rebasó las defensas americanas; pero, más adelante, se encontró con la obstinada resistencia de los ingleses.

Anderson, en vista de que las posiciones de Sbiba se mantenían sin ceder y que la División 34 norteamericana de Ryder se batía bien, cursó instrucciones a Keightley a fin de que enviase al Oeste, hacia Thala, una parte de su División Acorazada 6. La Brigada Acorazada 26, del general Charles Dunphie, cerraba, combatiendo heroicamente, la carretera que conducía a Thala, mientras el general de brigada G. C. Nicholson, segundo jefe de la división se ponía al frente de un grupo cada vez más numeroso de defensores británicos.

Pero los hombres de Dunphie tuvieron que ceder al fin ante los alemanes que avanzaban, no sin haberles infligido duras pérdidas.

Al anochecer, los restos de la Brigada Acorazada 26 se retiraron a las líneas aliadas, protegidos por el regimiento *Leicester.*

Pero Rommel, aprovechándose de la confusión, hizo avanzar una columna de carros de combate, a cuyo frente iba un *Valentine,* capturado algunas semanas antes a los ingleses. Esta columna se adelantó al *Leicester* a favor de la oscuridad y los alemanes cayeron en medio de los carros de combate aliados sin que éstos se hubiesen percatado aún de su identidad. En una lucha desesperada, que duró dos horas y que se desarrolló en plena noche, la columna alemana quedó destruida.

La 10ª *Panzerdivision* capturó 571 prisioneros, destruyó 38 carros de combate y 28 cañones: pero no logró entrar en Thala. Sin embargo, en aquel momento, la línea defensiva inglesa carecía totalmente de consistencia. Anderson, convencido de que era imposible impedir que Rommel se adueñase de la localidad y bloquearle la carretera para El Kef, ordenó a Koeltz (quien protestó enérgicamente) que se preparase para abandonar Sbiba y retirarse 64 km más atrás.

Por una coincidencia que tenía algo de milagroso, el general de brigada Le Roy Irwing, que cuatro días antes había abandonado Argelia con su División de Artillería 9, recorriendo los 1176 km sin concederse apenas descanso, llegó a Thala en el momento más oportuno.

Durante las primeras horas de la mañana, el comandante del regimiento se puso al frente de los supervivientes en una salida para intentar la reconquista de la altura perdida por el *Leicester;* alcanzó el objetivo, pero cinco carros de combate, que en la oscuridad habían perdido la orientación, acabaron metiéndose en medio de los carros alemanes y fueron destruidos. Pero su sacrificio hizo sospechar a Rommel que los Aliados estaban recibiendo refuerzos tan considerables que ya no le sería posible esperar posteriores éxitos.

Así, pues, la tarde del día 22 decidió interrumpir la ofensiva, y aquella misma noche empezó a retirarse de Kasserine y de Sbiba; pero supo ocultar tan bien sus movimientos que los Aliados ni siquiera se dieron cuenta de que la batalla había terminado.

Anderson, que seguía creyendo que Sbiba caería durante la noche, continuó adoptando medidas drásticas. Ordenó a Nicholson que hiciera retroceder la artillería de Irwing a El Kef, y a Koeltz, como ya se ha dicho, que abandonase Sbiba. Pero antes de que Nicholson tuviera tiempo de poner en movimiento los cañones de Irwing, llegó de Marruecos el general de división Ernest Harmon, enviado por Eisenhower, para cooperar con el general Fredendall en calidad de primer ayudante. Harmon asumió rápidamente la dirección de la batalla de Kasserine, y revocó la orden de Anderson referente a la retirada de la artillería.

Entre tanto, los mandos aliados habían observado ya que Rommel aligeraba la presión; pero temían que reemprendiese los ataques, por lo que dudaron en lanzarse en persecución de las fuerzas del Eje.

Por este motivo las fuerzas aliadas no volvieron a entrar en Sbiba, reducida a un montón de ruinas, hasta el 24 de febrero, y el 25 ocuparon de nuevo el paso de Kasserine, desde donde continuaron hacia Sbeïtla y Sidi Bou Zid. Pocos días después, las fuerzas del Eje se encontraban de nuevo en la dorsal oriental. Rommel había ganado poco terreno en Túnez, pero consiguió crear una total alarma entre todos los mandos aliados en el Norte de África y les había enseñado, además, muchas cosas sobre el arte de la guerra.

En el ínterin, el Mando supremo había nombrado a Rommel comandante del Grupo de Ejércitos de África, poniendo a sus órdenes directas a Arnim y a Messe.

Los combates de Kasserine costaron al Eje unos 2000 hombres y a los Aliados casi 10.000. De los 30.000 norteamericanos del Cuerpo de Ejército II cayeron unos 6500. En cuanto al material, se elevaron a 183 carros de combate, 194 vehículos semiorugas, 208 piezas de artillería y 512 camiones y jeeps, además de una considerable cantidad de carburante, municiones y víveres.

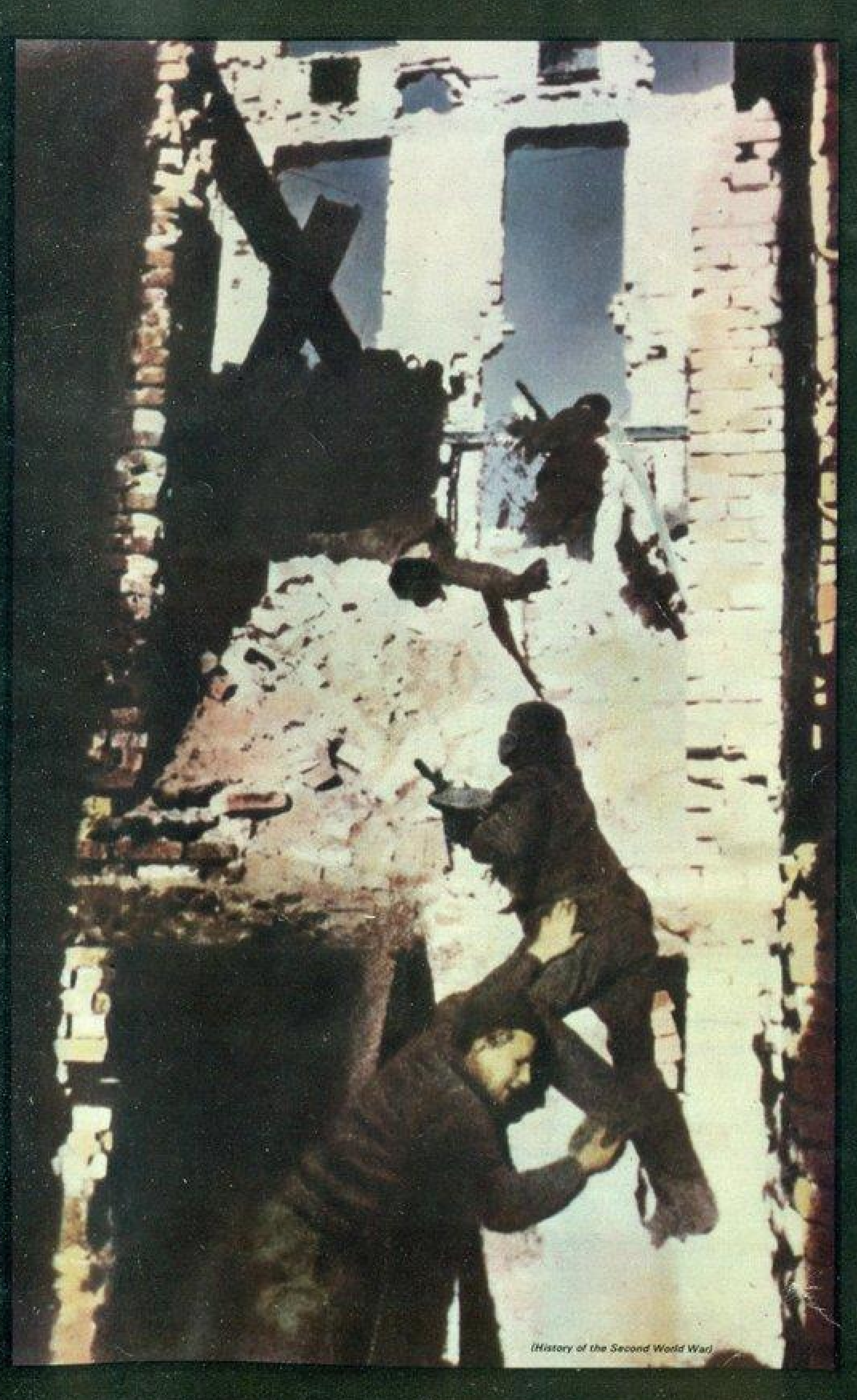
La batalla del paso de Kasserine fue un encuentro entre dos grupos opuestos de fuerzas de coalición. El Eje no logró asimilar la técnica de las operaciones combinadas, en tanto que sus adversarios lograron que fuera realmente eficaz un mando interaliado. En el transcurso de aquellos días críticos se revelaron, en toda su dimensión, los jefes –Eisenhower, Alexander, Juin, y otros– que llevarían al fin a las fuerzas aliadas a la victoria final.

MARTIN BLUMENSON



Se graduó en historia en la Bucknell University y en la Harvard University. Durante la segunda Guerra Mundial combatió en Europa y más tarde participó en la guerra de Corea. Después enseñó en la Merchant Marine Academy y en el Hofstra College de New Jersey. Durante algún tiempo fue el oficial más antiguo en la oficina del director de la Sección de historia militar del Ejército. Es autor de numerosos artículos y de diversos libros, entre los que figuran: *Breakout and Pursuit, The Duel for France, Anzio: the Gamble That Failed, Kasserine Pass.*

LA LIBERACION DE STALINGRADO


(History of the Second World War)

Frente ruso, noviembre de 1942 - febrero de 1943

Aleksandr M. Samsonov, coronel

Stalingrado significó un cambio de vertiente en la guerra. Quizá ninguna otra batalla, en el curso de la historia, atrajo con tanto interés la atención del mundo. El plan soviético para cercar y aniquilar al Ejército 6 alemán ante la ciudad de Stalingrado fue una obra maestra en su género: más de un millón de hombres debían lanzarse contra las fuerzas alemanas, cercarlas y destruirlas, unidad tras unidad. La ejecución fue asimismo perfecta: cuando la gigantesca batalla hubo concluido, el soberbio Ejército del general von Paulus ya no existía y Stalingrado, que había sido escenario de algunos de los más encarnizados combates de toda la guerra, estaba de nuevo en manos soviéticas. El presente relato, escrito por un eminente historiador ruso, explica objetivamente todas las fases de esta lucha titánica y valora el peso que esta catástrofe ejerció sobre la moral de los alemanes.

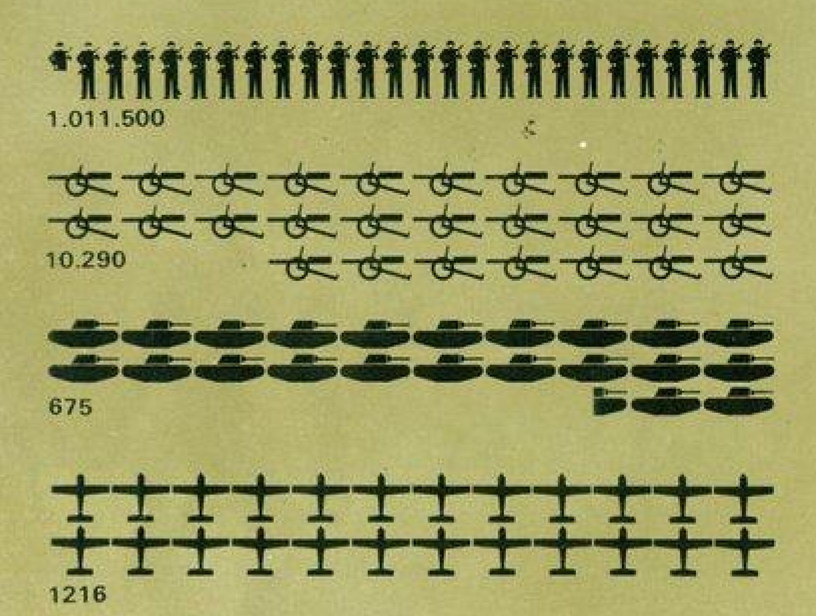
ORDEN DE BATALLA

Hacia mediados de noviembre de 1942 era ya evidente que el frente de Stalingrado, como el de El-Alamein, serían escenario de una de las batallas decisivas de la guerra; pero en este caso la relación de las fuerzas era muy distinta. En efecto en El-Alamein, Rommel disponía de 104.000 hombres y 489 carros de combate, y Montgomery de 195.000 hombres y 1029 carros; los alemanes tenían 1219 piezas de artillería y los ingleses 2311, y en cuanto a los aviones, el Eje sólo contaba con 675, mientras los Aliados disponían de 750 aparatos. En Stalingrado, en cambio, la relación de las fuerzas era mucho más equilibrada: la infantería del Ejército 6 era numéricamente superior a la de los Ejércitos soviéticos y la desventaja alemana en las restantes Armas no era, de ningún modo, tan grave como en El-Alamein. Por esto la idea de que el Ejército ruso alzanzó la victoria gracias a una aplastante superioridad en hombres y en medios carece totalmente de fundamento. Zukov no tenía la menor intención de destruir el Ejército 6 en un ataque frontal. Las fuerzas que estaba reuniendo para la ofensiva debían utilizarse primero para aniquilar los Ejércitos rumanos, más débiles, desplegados a ambos flancos del Ejército 6, y, por consiguiente, aislar con ello a las debilitadas fuerzas alemanas en el sector de Stalingrado, según uno de los planes más hábiles que elaborara y realizara jamás el Estado Mayor ruso.

WEHRMACHT

(gen. von Paulus)

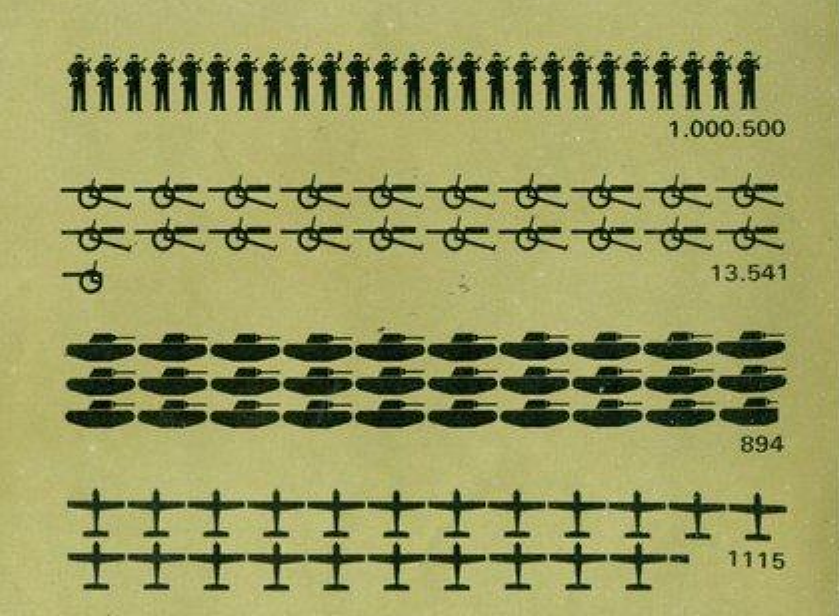
Ejército 6
4ª *Panzerarmee*
Ejércitos rumanos 3 y 4



EJÉRCITO RUSO

(gen. Zukov)

Frente sudoccidental
Frente de Stalingrado
Frente del Don



La *Wehrmacht*, después de haberse repuesto del grave revés sufrido ante Moscú, lanzó una ofensiva en el ala meridional del frente oriental, durante el verano de 1942, ocupando nuevas y vastas zonas de la Unión Soviética, con una superficie total de unos 390.000 km². Y cuando las fuerzas alemanas llegaron a los alrededores de Vorónezh y de Stalingrado, y a las primeras estribaciones de la cadena del Cáucaso, la situación militar de la URSS se hizo precaria. Pero los nuevos objetivos previstos por los alemanes eran inalcanzables. El Grupo de Ejércitos B, constituido por 85 divisiones, que operaba a lo largo de las direcciones de Vorónezh y de Stalingrado, no logró vencer la resistencia opuesta por los rusos y el grueso de sus fuerzas de ataque –la 4ª *Panzerarmee* y el Ejército 6– se encontró empeñado en largos combates de desgaste en la zona de Stalingrado. En cuanto al Grupo de Ejércitos A constituido por la 1ª *Panzerarmee* y el Ejército 17, con un total de 25 divisiones, quedó detenido por las fuerzas soviéticas en el frente transcaucásico. Además, la situación de los alemanes en el Cáucaso y ante Stalingrado era más crítica aún por el hecho de haber lanzado al campo de batalla todas sus reservas.

El Ejército ruso, obedeciendo las órdenes del Mando Supremo, mantenía activamente empeñado al enemigo en los otros sectores del frente, impidiendo así al Alto Mando alemán trasladar divisiones de los Grupos de Ejércitos Norte y Centro al sector meridional.

El 14 de octubre de 1942 Hitler ordenó que todas las fuerzas que operaban en el frente soviético se establecieran defensivamente, a excepción de la zona de Stalingrado y de algunos otros sectores cerca de Tuapsé y Nalchik, en el Cáucaso.

El Alto Mando alemán esperaba con ello poder sentar las bases, durante el invierno, para una reanudación de la ofensiva en 1943, y al adoptar las medidas idóneas con el fin de asegurarse una sólida defensa hizo objeto de particular atención al sector central, donde la actividad de los rusos mantenía empeñado al Grupo de Ejércitos del Centro, y donde se esperaba que aquéllos lanzarían una gran ofensiva. Hacia mediados de octubre de 1942 el Servicio de Información alemán advertía: «Es evidente que el enemigo está preparando una operación invernal en gran escala contra el Grupo de Ejércitos del Centro; los preparativos deberían llevarse a término a primeros de noviembre».

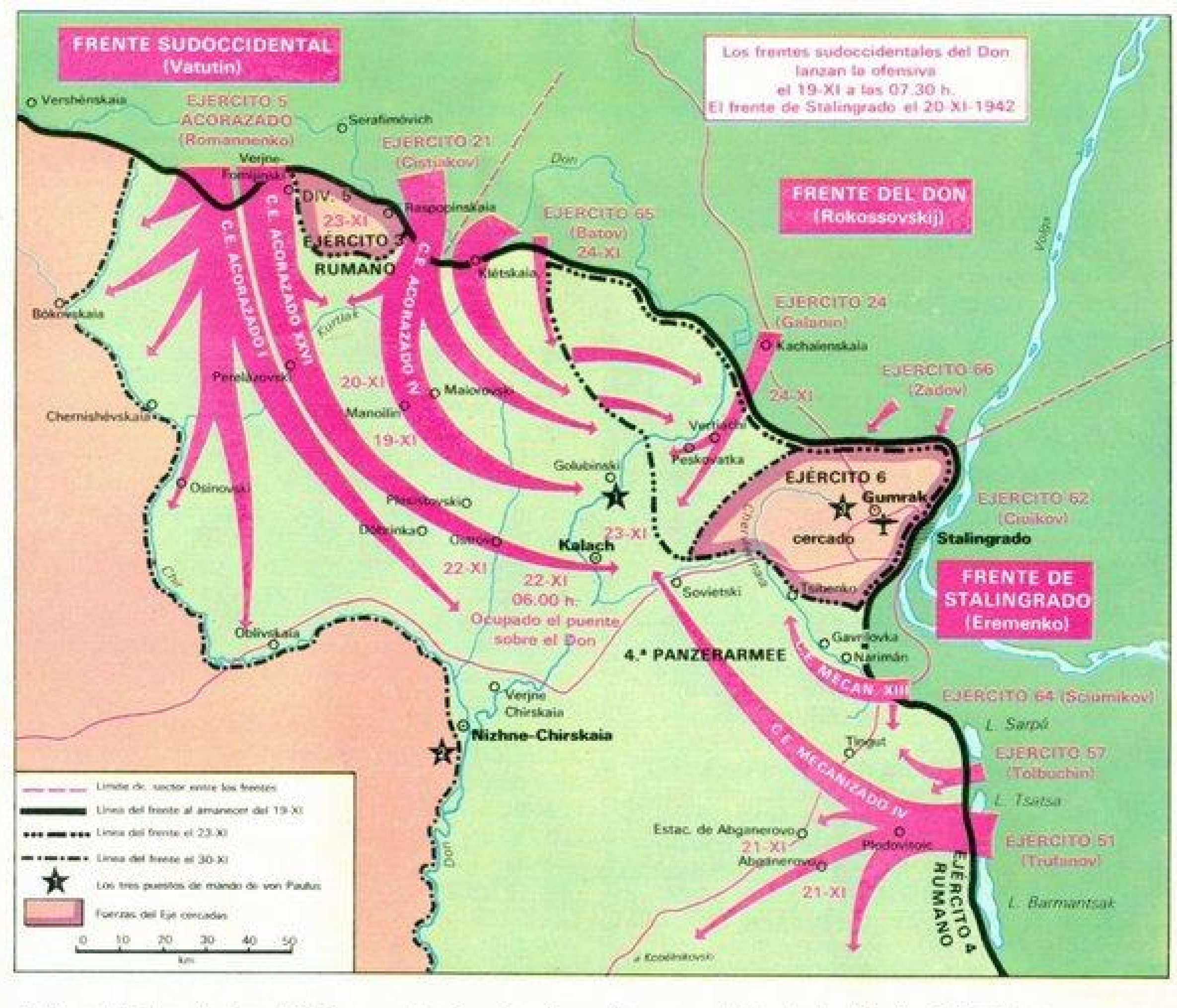
El Mando Supremo soviético había valorado exactamente tanto la situación creada en el frente durante el otoño de 1942 como el equilibrio general entre las fuerzas alemanas y las soviéticas. De un análisis desapasionado resultaba que las acciones bélicas emprendidas habían creado las premisas necesarias para cambiar el curso de la guerra. Por lo que concernía a la situación estratégica y táctica, el punto esencial consistía en desencadenar un golpe decisivo contra las principales fuerzas de ataque del adversario, que eran las más activas y peligrosas, y que estaban desplegadas en el ala meridional del frente. Nació así la idea de cercar y aniquilar al enemigo en la zona de Stalingrado, para destruir después toda el ala meridional del despliegue alemán. Los acontecimientos posteriores demostraron que la realización de este plan tendría consecuencias históricas de gran alcance.

Desde principios de septiembre, el Mando Supremo soviético tuvo la certeza de que el plan estratégico alemán, para el verano de 1942, había sido seriamente desbaratado. Es cierto que la *Wehrmacht* infligió graves pérdidas a la Unión Soviética; pero su potencial ofensivo se había reducido notablemente y las reservas estaban prácticamente agotadas. No había, pues, motivo para esperar una reanudación ofensiva en gran escala, con la participación de fuerzas de refresco, antes de comenzar el verano de 1943. Todos estos factores permitieron emprender los preparativos para la contraofensiva rusa en la zona de Stalingrado.

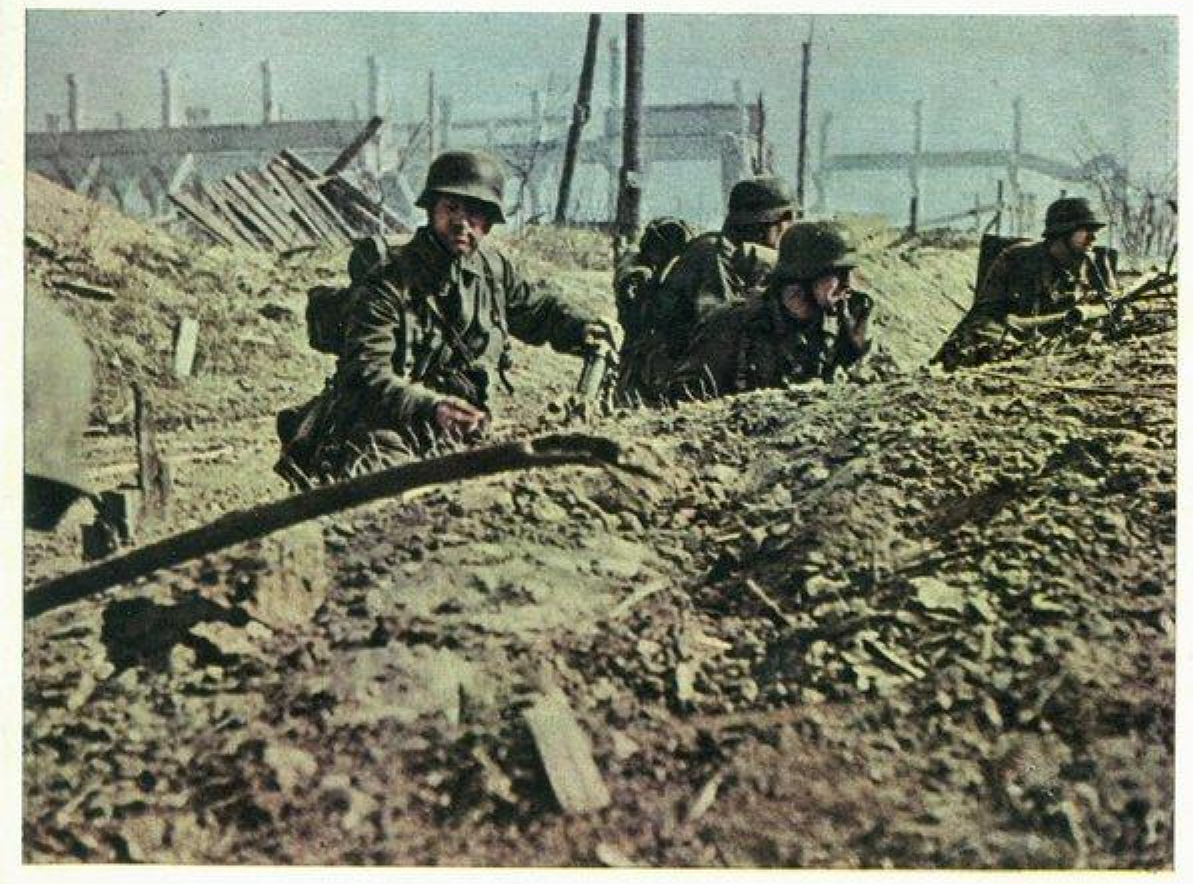
El mariscal G. K. Zukov, en representación del comandante supremo del Ejército, y el general A. M. Vasilevskij, jefe del Estado Mayor General, discutieron estos problemas con el STAVKA, y en la primera quincena de septiembre se trasladaron al sector del Volga para estudiar la situación sobre el terreno y exponer posteriormente su parecer y su consejo respecto del plan de una contraofensiva. Antes que partieran de Moscú Stalin les advirtió que no dejasen traslucir en modo alguno las intenciones del STAVKA.

Zukov se trasladó al frente de Stalingrado para conocer directamente la situación de las fuerzas enemigas y para establecer las necesidades de hombres y de material de cara a la operación prevista.

Cuando Zukov y Vasilevskij volvieron a Moscú el STAVKA convocó una reunión a la que fueron invitados bastantes miembros de la Sección de operaciones del Estado Mayor General. En el curso de las conversaciones se examinó el proyecto de una futura ofensiva, así como los problemas prácticos referentes a su ejecución: las principales direcciones de ataque, las fuerzas y el armamento necesarios, las zonas de concentración de tropas y las fechas aproximadas de todas las operaciones preliminares. Se decidió establecer dos



Arriba: el 19 de noviembre de 1942 un masivo fuego de artillería da comienzo a la ofensiva soviética para liberar Stalingrado. Las fuerzas rusas lanzan tres ataques convergentes que penetran en gran profundidad en el frente germano y apuntan al vital puente sobre el Don, en Kalach, que constituía la línea directa de comunicación del Ejército 6 con el mando del Grupo de Ejércitos. Sorprendidos, los alemanes reaccionaron con lentitud, y al quinto día de la ofensiva se había cerrado ya el cerco alrededor del Ejército 6. Sin embargo, las unidades alemanas en Stalingrado eran todavía muy eficientes y los rusos se vieron obligados a tener en cuenta su capacidad de resistencia y de reacción. Los combates se prolongaron durante dos meses y medio y los rusos se ganaron la victoria al precio de grandes esfuerzos y pérdidas incalculables. Abajo: noviembre de 1942: soldados alemanes en el frente de Stalingrado. *(Bapty & Co. Ltd.)*



frentes autónomos en la zona de Stalingrado –el del Don y el de Stalingrado– y ponerlos a las órdenes directas del STAVKA. También se decidió crear un nuevo frente sudoccidental, al oeste del sector de Don; pero se difirió el anuncio oficial hasta fines de octubre, para garantizar el más absoluto secreto.

Las líneas generales del plan para la contraofensiva, aprobadas por el STAVKA a fines de septiembre, se confiaron a los miembros competentes del Estado Mayor General, a fin de que las elaborasen en todos sus detalles, y los jefes de los diversos servicios logísticos fueron requeridos para colaborar en ellas. El STAVKA encargó a Zukov que dirigiera sobre el terreno los preparativos de las operaciones en los frentes sudoccidental y del Don, y a Vasilevskij en el frente de Stalingrado.

Durante todo el mes de octubre el Estado Mayor General, los consejos militares y los Estados Mayores de los frentes interesados continuaron ocupándose de las operaciones preliminares y en la segunda quincena del mes los preparativos se encontraban muy avanzados. El STAVKA llevó a cabo algunas modificaciones en el plan original, ampliando los objetivos de la operación: la dirección del ataque principal al noroeste de Stalingrado se trasladó a la zona situada al sudeste de Serafimóvich, y se incrementó el número de hombres y de armamento destinados a la contraofensiva.

El plan de la operación, a la que se dio el nombre convencional de «Uranus», era, en su forma definitiva, notable por su audacia y por la grandiosidad de sus propósitos. Las operaciones ofensivas se concebían en gran escala, comprendiendo una ofensiva estratégica única en un frente de 400 km, con la participación de las fuerzas de los frentes sudoccidental del Don y de Stalingrado. Su objetivo era el cerco y la destrucción de las principales fuerzas de ataque enemigas. Las unidades que debían realizar la maniobra principal de cerco, con un movimiento de tenaza, se abrirían camino combatiendo: 120-134 km las que avanzasen desde el Norte y 96 km las que se adelantasen desde el Sur. Una característica muy particular de esta operación era el hecho de que los dos frentes de cerco, uno interno y otro externo, debían crearse simultáneamente.

A primeros de noviembre los representantes del STAVKA, generales Zukov, Vasilevskij y N. N. Voronov, jefe de Artillería del Ejército ruso, se trasladaron de nuevo a la zona de Stalingrado, con el fin de completar cobre el terreno los preparativos para el plan «Uranus» junto con los comandantes de frente y de las fuerzas que operaban en aquel sector.

Zukov celebró inmediatamente una reunión, que tuvo lugar el 3 de noviembre en el Ejército Acorazado 5 del frente sudoccidental y a la que asistieron los comandantes de los Cuerpos de Ejército y de las divisiones que debían desencadenar el ataque, así como los oficiales de los mandos del frente y del Ejército. Una segunda reunión se celebró en el Ejército 21 del frente sudoccidental, en la que también tomó parte el comandante del frente del Don; y pocos días después, el 9 y el 10 de noviembre, se celebró una tercera reunión en el puesto de mando del frente de Stalingrado.

En la retaguardia se estaban formando nuevos Ejércitos, nuevos Cuerpos de Ejército y nuevas divisiones, brigadas y regimientos, mientras otras unidades, retiradas de los sectores del Volga y del Cáucaso septentrional, se reorganizaban y reforzaban. Los rusos disponían de abundantes reservas para desencadenar la contraofensiva y en otoño de 1942 se las concentró en la zona de Stalingrado.

La elección del momento justo

La elección del momento justo para lanzar la contraofensiva tenía una importancia fundamental. En otoño todos –incluso el Mando Supremo de la *Wehrmacht*– acabaron por ver claramente que la ofensiva alemana contra Stalingrado estaba perdiendo ímpetu y que no había logrado quebrantar la resistencia soviética. Por ello se hizo necesario proceder a una nueva evaluación del potencial bélico del Ejército ruso y de la Unión Soviética en general y el Estado Mayor alemán –como escribió algún tiempo después el teniente general von Tippelskirch– empezó a «sentir serias aprensiones».

Y sin embargo no se adoptaron medidas verdaderamente eficaces. Más tarde, después de la guerra, algunos ex-generales de la *Wehrmacht* expusieron estos y otros muchos acontecimientos de la manera más conveniente para ellos, afirmando

que el único responsable de la tragedia de las fuerzas alemanas fue Hitler, con su incapacidad de comprender –o por lo menos de comprender a tiempo– el peligro que amenazaba a los flancos de sus Ejércitos desplegados ante Stalingrado, mientras el Estado Mayor General –siempre basándose en lo que ellos afirmaban– debería haber valorado con exactitud la situación estratégica existente en torno a la ciudad.

STALINGRADO: EL GOLPE DE GRACIA

1942

14 de octubre: Hitler ordena a todas las fuerzas del frente que se establezcan defensivamente y no cedan, a excepción de las fuerzas de Stalingrado y de algunos sectores limitados del Cáucaso.

Primeros de noviembre: el Estado Mayor General soviético elabora un plan ("Uranos") aprobado por el STAVKA para liberar Stalingrado, operación en gran escala que se desarrollará en un frente de 400 km.

19 de noviembre: a las 07,30 horas en punto, uno 3500 cañones y morteros soviéticos inician el fuego contra los sectores previstos para la ruptura: ha comenzado la batalla para la liberación de Stalingrado. El segundo día del ataque las fuerzas móviles del frente sudoccidental han realizado en algunos puntos un avance de 40 km.

20 de noviembre: el ímpetu de las fuerzas acorazadas soviéticas obliga a von Paulus a trasladar su puesto de mando de Golubinski a Nizhne-Chirskaia; pero en seguida Hitler le ordena trasladarlo nuevamente a las proximidades de Gumrak.

23 de noviembre: al quinto día de la contraofensiva, los frentes sudoccidental y de Stalingrado cierran los brazos de la tenaza, cercando a 22 divisiones alemanas, con un total de unos 330.000 hombres.

24 de noviembre: el Ejército ruso inicia la operación para el aniquilamiento de las fuerzas cercadas. Pero las fuerzas soviéticas, aún habiendo reducido a su mitad el territorio ocupado por los alemanes, son numéricamente insuficientes para conseguir tal objetivo.

12 de diciembre: el general Manstein da principio a la Operación "Wintersturm", lanzando al contraataque 13 divisiones cuya misión era liberar al cercado Ejército 6. Los combates fueron muy duros durante 11 días; pero la operación fracasó. La Agrupación Hoth fue detenida a 40 km de las fuerzas asediadas en Stalingrado. Mientras tanto, las fuerzas del frente soviético sudoccidental infligían a los alemanes un golpe fatal en el curso medio del Don, al noroeste de Stalingrado.

24 de diciembre: las fuerzas soviéticas atacan la Agrupación Hoth. Los alemanes se retiran. El 31 de diciembre ya es evidente que se abren al Ejército ruso nuevas posibilidades de lanzar una ofensiva estratégica en toda la extensión del sector meridional.

1943

4 de enero: el STAVKA aprueba el plan de la Operación "Anillo", que prevé la desmembración sistemática de las fuerzas alemanas copadas y su aniquilamiento, unidad tras otra.

8 de enero: el STAVKA ofrece a von Paulus la elección entre la capitulación o el aniquilamiento de la Operación "Anillo": a las 08,00 horas el Ejército ruso desencadena el ataque final contra las fuerzas de von Paulus, iniciando las operaciones con un masivo fuego de preparación de la artillería. A las 09,00 horas el frente del Don lanza la ofensiva.

31 de enero: von Paulus, asediado en Stalingrado, se rinde con el grupo meridional de su Ejército. Dos días después se rinde también el grupo septentrional del general Schrenck. El Ejército 6 ha dejado de existir.

Pero ¿se puede creer verdaderamente que el Estado Mayor General alemán hubiera previsto que el Ejército ruso estaba preparándose para una contraofensiva?

En los documentos publicados, pertenecientes al archivo personal del mariscal von Paulus, se cita una comunicación de Zeitzler, entonces recién nombrado jefe del Estado Mayor General del Ejército, en la que se dice: «Los rusos disponen ahora de reservas mínimas y se excluye que están en condiciones de preparar una gran ofensiva. En este concepto fundamental se debe basar cualquier cálculo respecto al enemigo».

El Mando de las fuerzas alemanas que operaban en Stalingrado tenía una opinión muy distinta sobre la situación existente en el frente, y no se puede negar tampoco que entre el Ejército 6 y el Grupo de Ejércitos B, por un lado, y el OKH y el OKW, por el otro, habían surgido disensiones a este respecto. Pero, incluso admitiendo que el Mando alemán en Stalingrado hubiese comenzado a notar, en otoño de 1942, los síntomas de la inminente ofensiva, no podía tener una idea precisa ni de su alcance ni de la fecha establecida para su comienzo.

Por otra parte, el paso de la ofensiva a la defensa en el frente de Stalingrado imponía a los alemanes la adopción de algunas medidas para mejorar la situación de las Grandes Unidades que debían mantener a toda costa las posiciones en el Volga. Teniendo en cuenta los diferentes aspectos asumidos por la batalla, los alemanes tuvieron que concentrar sus unidades más fuertes y eficaces en los alrededores de la ciudad. Y como el frente de combate en la dirección de Stalingrado era extensísimo, los flancos del Grupo de Ejércitos B resultaban debilitados. Jugándose todas sus cartas en el intento de tomar Stalingrado a cualquier costa y realizando continuas modificaciones en las fechas de la proyectada operación, el Mando Supremo alemán había acabado por agotar todas las reservas y, en la práctica, no tenía ninguna posibilidad de estabilizar de una manera concreta la situación de sus tropas.

Considerando este estado de cosas, el Grupo de Ejércitos B comenzó a retirar algunas divisiones destinándolas a la reserva, con la intención de modificar el despliegue de la 4ª *Panzerarmee* y del Ejército 6, extendiéndolo en profundidad y protegiendo sus flancos. Pero fueron medidas tardías e ineficaces, que demostraron, en primer lugar, que las fuerzas que Alemania había lanzado a la batalla en verano de 1942, durante la ofensiva de Stalingrado y en el Cáucaso, estaban ya exhaustas y, en segundo, que la contraofensiva soviética en Stalingrado había sorprendido al enemigo.

La concentración de las fuerzas soviéticas en la zona de Stalingrado presentó muchas dificultades, ya que la red ferroviaria de la región y la que atravesaba el Volga eran de escaso desarrollo; además, la actividad de la aviación y de la artillería enemigas era especialmente intensa en los puntos de cruce del río. Asimismo, la *Luftwaffe* bombardeaba también las líneas férreas que conducían a Stalingrado.

La transformación radical del despliegue de las fuerzas rusas, del armamento y del equipo se desarrolló en el más absoluto secreto. Una disposición extraordinaria, dictada por el jefe del Estado Mayor General, prohibió categóricamente toda la correspondencia, todas las conversaciones telefónicas o cualquier otra forma de comunicación que mencionasen la operación; las órdenes se impartieron verbalmente y sólo a quienes estaban encargados de realizarlas. Los movimientos relativos a la concentración de fuerzas en torno a Stalingrado y a su nuevo despliegue en los diversos frentes se realizaron exclusivamente de noche, en la más completa oscuridad. Se ejecutaron durante el mes de octubre y las dos primeras semanas de noviembre, aunque continuaron afluyendo nuevos elementos hasta los días 19 y 20.

Por voluntad del Mando Supremo, se confió la misión de lanzar la ofensiva a las fuerzas desplegadas en tres frentes: el frente sudoccidental al mando del general N. F. Vatutin, el del Don al mando del general Rokossovskij y el de Stalingrado al mando del general A. I. Eremenko. El general A. M. Vasilevskij, jefe del Estado Mayor General, tenía la responsabilidad de su coordinación. Las fuerzas sumaban en total diez Ejércitos de constitución normal, un Ejército acorazado, tres Ejércitos aéreos y numerosas unidades especiales; sumaban en conjunto cerca de 1.000.500 hombres, 13.541 piezas de artillería y morteros, 894 carros de combate y 1115 aviones. Los alemanes contaban con 1.011.500 hombres, 10.290 piezas de artillería y morteros, 675 carros de combate y 1216 aviones. En tales circunstancias, era muy importante poder conseguir una superioridad de dos a uno o de tres a uno sobre las principales direcciones de ataque. Y esto se logró con gran habilidad, confiando la misión decisiva a las fuerzas acorazadas y mecanizadas, y concentrando en la zona del inminente ataque, desde los comienzas de la operación, a cuatro Cuerpos de Ejército acorazados y dos mecanizados, y reforzando además notablemente la artillería y las unidades aéreas.

El plan preveía ataques a lo largo de direcciones convergentes, con objeto de cercar y aniquilar a las poderosas fuerzas enemigas.

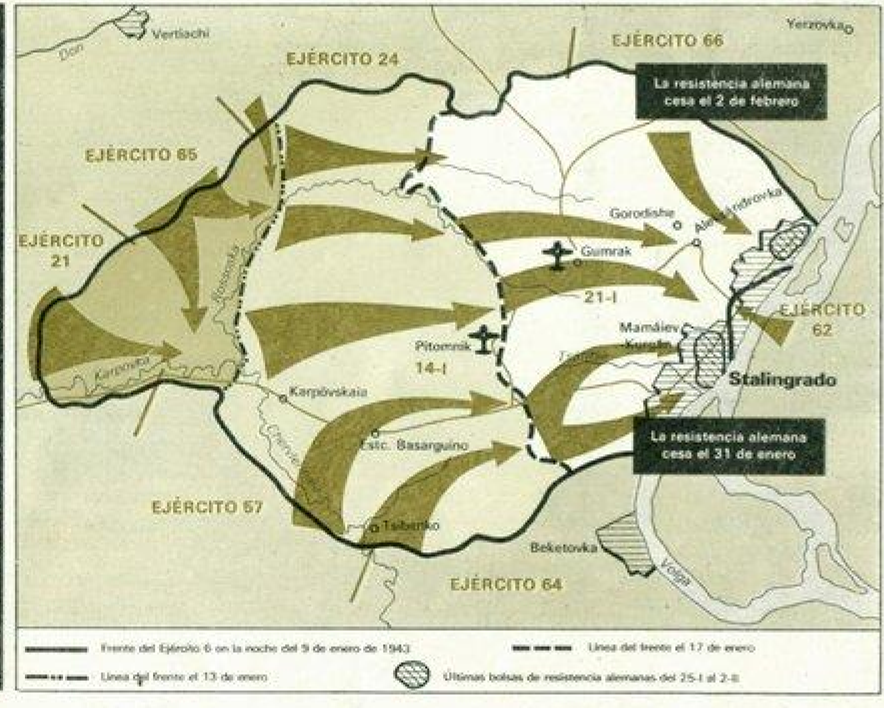
- En el sector septentrional, el ataque principal lo desencadenarían las fuerzas de asalto del frente sudoccidental, constituido por el Ejército Acorazado 5, del general P. L. Romanenko, y el Ejército 21, del general I. M. Cistjakov, que debían operar partiendo de las cabezas de puente al noroeste de Serafimóvich y de la zona de Klétskaia a fin de romper el frente del Ejército 3 rumano y desarrollar la ofensiva hacia el Sudeste, aproximadamente en dirección a Kalach. Simultáneamente, el Ejército 1 de Guardias, para proteger a las fuerzas de asalto desde el Oeste y el Sudoeste, desencadenaría un ataque secundario, situándose al tercer día sobre la línea Vershénskaia-Bókovskaia-río Chir-Verjne-Chirskaia, de modo que pudiera desviar los probables contraataques del enemigo.
- En el frente del Don se lanzarían otros dos ataques secundarios contra Vertiachi, el primero por una parte del Ejército 65, del general P. I. Batov, al sudeste de una cabeza de puente cerca del Klétskaia; el segundo, por el ala derecha del Ejército 24, del general I. V. Galanin, desde la zona de Kachaienskaia hacia el Sur, a lo largo de la orilla izquierda del Don, teniendo como objetivo el cerco de las fuerzas enemigas en el pequeño recodo del río. El Ejército 66, del general A. S. Zadov, que operaba al norte de Stalingrado, recibió la orden de mantener activamente empeñado al enemigo.
- En el sector meridional, las fuerzas de asalto del frente de Stalingrado, formado por los Ejércitos 51, 57 y 64, debían desarrollar la ofensiva a lo largo de una línea que iba de Ivanovka al lago Barmantsak, en dirección Noroeste y allí llevar a cabo una conjunción, al segundo día, con las fuerzas del frente sudoccidental. El Ejército 62, del teniente general Ciuikov, tenía la misión de mantener empeñadas a las fuerzas alemanas que asediaban la ciudad; el Ejército 28, del teniente general V. F. Gerasimenko, cubriría la dirección de Ástrajan.

Las fuerzas de asalto soviéticas concentradas al norte y al sur de Stalingrado debían aniquilar las alas de las fuerzas enemigas, desarrollar su ofensiva en dirección de Kalach, y luego cerrar los brazos de la tenaza en torno a las fuerzas alemanas de Stalingrado.

Todas las fuerzas terrestres disponían del apoyo de la Aviación, proporcionado por los Ejércitos aéreos 2 y 17 (frente sudoccidental), el Ejército 8 (frente de Stalingrado) y el Ejército aéreo 16 (frente del Don). La orden de ataque se cursó a los frentes sudoccidental y del Don la noche del 18 al 19 de noviembre, y al frente de Stalingrado la noche del 19 al 20.

UN ÚLTIMO DESESPERADO INTENTO DE SALVACION

El Mando Supremo alemán, apenas fue informado de que el Ejército 6 estaba cercado, preparó una inmediata contraofensiva para liberar a las fuerzas copadas y reconstruir el frente del Eje. Con este fin se constituyó el Grupo de Ejércitos del Don, al mando de Manstein, quien cursó sin dilación las disposiciones pertinentes para la Operación "Wintersturm". Hoth, a quien se le había confiado la ejecución de dicha operación, comenzó su movimiento, el día 12 de diciembre, desde Kotiélnikovski con un despliegue frontal reducido (arriba), y sus 13 divisiones obtuvieron al principio un buen margen de ventaja. Sin embargo, la encarnizada resistencia del Ejército de asalto 5 ruso disminuyó el impulso del avance alemán y permitió a los soviéticos reforzar su línea defensiva en el río Miskova. El 23 de diciembre ya se daba por fracasado el intento de romper el frente en el Miskova y el Eje no disponía de unidades de refresco para reemprender la ofensiva. Hoth se retiró, y el frente soviético de Stalingrado tomó la iniciativa (arriba a la derecha), ensanchando definitivamente la separación entre la línea defensiva alemana y el Ejército 6 asediado. Durante la primera semana de enero, siete Grandes Unidades soviéticas desplegaron a lo largo del margen externo de la bolsa en que se hallaba el Ejército 6 (a la derecha), preparándose para la acción final: el aniquilamiento del Ejército de von Paulus, que comenzó el día 10. Finalmente, tras duros combates, el 31 de enero de 1943 von Paulus se rindió con el grupo meridional de su Ejército y dos días después, el 2 de febrero, también depuso las armas el grupo septentrional del general Schrenck.



Bombardeo masivo al amanecer

El 19 de noviembre de 1942 amaneció con niebla y los aviones no pudieron despegar. Pero a las 7,30 en punto abrieron fuego 3500 cañones y morteros, concentrados en los sectores establecidos para la ruptura. A pesar de la desorganización provocada por el fuego cerrado de la artillería, no pudo romperse de inmediato la tenaz resistencia de las defensas rumanas, y el avance de las divisiones de infantería soviética fue lentísimo en un principio.

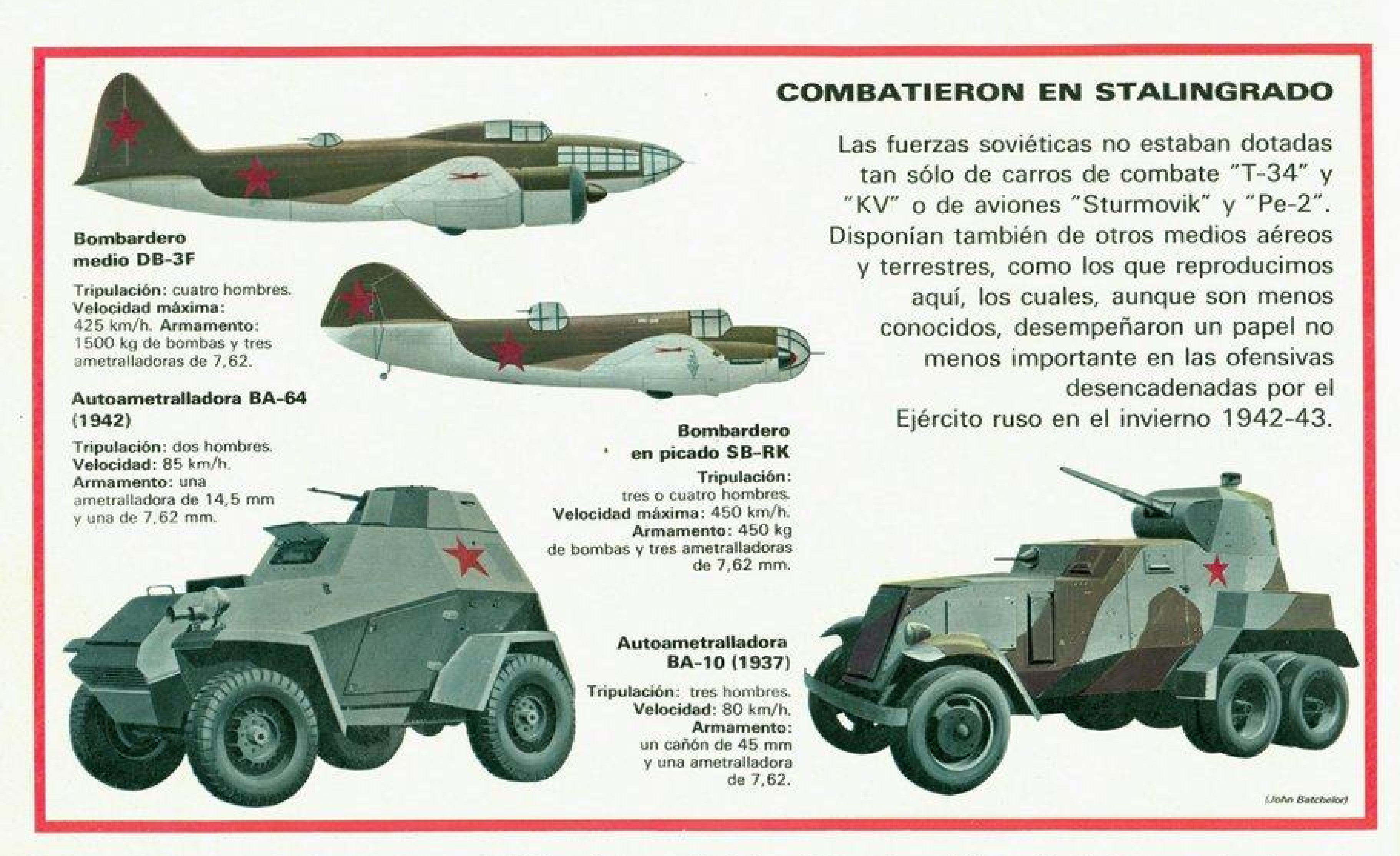
Los Cuerpos de Ejército acorazados del Ejército Acorazado 5 y del Ejército 21 del frente sudoccidental desempeñaron un papel de importancia primordial en la penetración a través de la principal línea defensiva al norte de Stalingrado. El Cuerpo de Ejército Acorazado IV, del Ejército 21, avanzó unos 30-35 km y conquistó Manoilin. Desde el comienzo de la operación se lograron muy buenos resultados gracias a la perfecta coordinación de la actividad de los carros de combate, la infantería y la artillería. Unidades acorazadas y de caballería, pertenecientes a las fuerzas de asalto del frente sudoccidental, se abrieron paso y comenzaron a avanzar hacia el Sur, penetrando profundamente en el despliegue enemigo y desbaratando las reservas, los puestos de mando y las unidades en retirada.

También el frente del Don desencadenó la ofensiva el 19 de noviembre. El ataque principal lo llevaron a efecto unidades del Ejército 65, y su comandante, el teniente general P. I. Batov, evoca en sus *Memorias* las dificultades que tuvieron que vencer los soldados:

«Estábamos viviendo uno de los momentos más difíciles de la batalla. Que el lector intente imaginarse la configuración del lugar: barrancos tortuosos, profundamente excavados por la erosión en una garganta caliza y con las paredes abruptas, de 20 a 25 metros de altura, sin un apoyo al que la mano pudiera asirse. Los pies resbalaban en la roca húmeda... Veíamos a los soldados que llegaban corriendo a la parte baja y comenzaban a trepar, ayudándose con manos y pies. Muy pronto, todo el repecho quedó salpicado de hombres. Resbalaban, caían, se sostenían unos a otros y continuaban trepando obstinadamente hacia lo alto.

»Eran casi las cuatro de la tarde. Finalmente, el "triángulo del diablo", en la dirección del ataque principal, se pudo rebasar. Pero el avance de las fuerzas de asalto procedía todavía lentamente. Se enviaron oficiales del puesto de mando y de la sección política a los puntos de cruce del Don y a los centros logísticos, retrasados, para que procuraran acelerar el flujo de los abastecimientos de municiones a las tropas.

»El comandante del frente, después de haber pasado dos horas en el observatorio, se alejó para unirse al Ejército 24. Al despedirse dijo: "Contra-



riamente a lo que se esperaba, el enemigo opone una resistencia encarnizada". Luego hizo una pausa y añadió: "No olvidéis que sois responsables del flanco izquierdo del Ejército 21". Interpreté estas palabras como una invitación categórica a acelerar el ritmo de avance de nuestras fuerzas de asalto».

Al amanecer del 20 de noviembre el Cuerpo de Ejército Acorazado XXVI del Ejército Acorazado 5 alcanzó el pueblo y nudo de carreteras de Perelázovski, lo conquistó y destruyó el puesto de mando del Cuerpo de Ejército V rumano. Luego, el Cuerpo de Ejército acorazado del frente sudoccidental lanzó un osado y decidido ataque contra las Grandes Unidades de reserva alemanas, que incluían el XLVIII *Panzerkorps*, y las desbarató. Las unidades de caballería, infantería y artillería del primer escalón, que avanzaban tras el Cuerpo de Ejército acorazado, consolidaron las posiciones conquistadas.

El desarrollo de la operación iba adquiriendo un ritmo cada vez más rápido en la zona de Stalingrado. Durante los primeros dos días, las fuerzas motorizadas del frente sudoccidental avanzaron de 35 a 40 km, rechazando los contraataques de las reservas alemanas, que experimentaron graves pérdidas. Simultáneamente, las unidades de infantería del Ejército Acorazado 5 y del Ejército 21 envolvieron los flancos de dos Cuerpos de Ejército rumanos, desde el Este y desde el Oeste; su objetivo era cercarlos en el sector de Raspopinskaia. Por su parte, las unidades del ala izquierda del Ejército 21 (frente sudoccidental) y las fuerzas del Ejército 65 (frente del Don) desarrollaron su ofensiva en dirección Sudeste y aparecieron sobre el flanco izquierdo del Ejército 6 alemán.

En el frente de Stalingrado la ofensiva comenzó el 20 de noviembre, con los Ejércitos 64 y 57 en el flanco derecho y el Ejército 51 en el izquierdo; el ataque se inició con un retraso de dos horas sobre el tiempo previsto por culpa de la niebla, que había descendido desde la mañana sobre la estepa en los alrededores de la ciudad.

El fuego de preparación de la artillería se efectuó según un plan minuciosamente elaborado. Tras haber disparado una salva de morteros pesados *M-30* de los Guardias, comenzó el fuego de toda la artillería y todos los morteros, que duró de 40 a 75 minutos.

Dos divisiones del Ejército 57 lograron abrir brecha en las líneas enemigas, entre los lagos Sarpá y Tsatsa, atacando por el Sur y el Sudoeste. Luego, todo el Ejército realizó una conversión hacia el Noroeste, para envolver a las fuerzas enemigas. El grueso del Ejército 51 atacó entre los lagos Tsatsa y Barmantsak, dirigiéndose sobre Sovietski. Por la tarde del 20 de noviembre tres Grandes Unidades motorizadas –los Cuerpos de Ejército mecanizados IV y XIII y el Cuerpo de Ejército de caballería IV– irrumpieron a través de las brechas abiertas en los tres sectores del frente de Stalingrado, penetrando profundamente en el sistema defensivo del Eje.

«¿Y si nuestras unidades acorazadas fueran demasiado débiles?»

La ofensiva en el frente de Stalingrado preocupó seriamente a los alemanes. El mando del Ejército 6 había previsto más o menos el ataque lanzado desde el Norte, pero le sorprendió por completo el procedente del Sur. Von Paulus dijo cuando se le informó: «El Mando Supremo soviético está cerrando los brazos de la tenaza. Nosotros estamos intentando impedírselo mediante una contraofensiva de los Cuerpos de Ejército Acorazados XIV y XLVIII. Pero ¿qué ocurriría si el intento fracasa, si nuestras fuerzas acorazadas resultan demasiado débiles? En este caso el enemigo apretará el lazo y el Ejército 6 acabará quedando cercado».

Las fuerzas de los frentes sudoccidental y de Stalingrado, separadas al principio por una distancia de más de 200 km, avanzaban sin descanso en sus respectivas direcciones para efectuar la maniobra de cerco. El Ejército 65 del frente del Don, que operaba en el flanco Oeste, avanzaba también, arrollando la tenaz resistencia enemiga.

El día 21 de noviembre, el Cuerpo de Ejército acorazado del frente sudoccidental, seguido por unidades de infantería y de caballería, continuó desarrollando su ofensiva con resultados positivos. El Cuerpo de Ejército Acorazado XXVI, después de haberse abastecido de carburante y de municiones, y tras recuperar algunas unidades que habían quedado restrasadas, reanudó el ataque a las 13 y al caer la noche llegó a poca distancia de las factorías de Ostrov y Plesistovski, desde donde continuó desarrollando su ofensiva.

En el flanco izquierdo del Ejército 21, el Cuerpo de Ejército Acorazado IV, progresando en la zona de Manoilin-Maiorovski, avanzó hacia el Don, con órdenes de alcanzarlo el 21 de noviembre y apoderarse de los pasos. El mismo día quebrantó la resistencia del XIV *Panzerkorps* y llegó a Golubinski. El Ejército 21 continuó su marcha, desbaratando las defensas enemigas en el sector Verjne-Formijinski-Raspopinskaia, mientras una división de infantería en su flanco derecho combatía para rodear y aniquilar a los Cuerpos de Ejército rumanos IV y V en Raspopinskaia.

La ofensiva soviética cambió radicalmente la situación en el frente de Stalingrado. Los carros de combate rusos se encontraban ya en las inmediaciones del puesto de mando del Ejército 6 alemán. «El puesto de mando del Ejército 6 –escribió el general Mellenthin–, en la orilla del Don, se encontraba exactamente en el camino de los carros de combate soviéticos y se vio obligado a trasladarse por algún tiempo a las orillas del Chir. A pesar de ello, pocos días después se hizo necesario trasladarlo por vía aérea al sector de Stalingrado, donde se estableció en las proximidades de Gumrak».

El coronel W. Adam, a quien se había confiado la responsabilidad de traslado del puesto de mando de Golubinski a Nizhne-Chirskaia, describe así la operación:

«Los hombres, en su frenético deseo de salvar la vida, abandonaron todo lo que les serviría de estorbo, arrojando armas y equipo. Vehículos ya

cargados de municiones, cocinas de campaña, impedimenta, quedaban abandonados en la carretera porque los soldados, a fin de escapar más de prisa, habían desenganchado los caballos para montar en ellos. En el sector de Verjne-Chirskaia reinaba un caos indescriptible. Soldados y oficiales del Ejército 3 rumano y los servicios de la zona retrasada del Cuerpo de Ejército XI, procedentes del sector Norte, se unieron a los del Cuerpo de Ejército Acorazado IV en fuga... Presas del pánico, todos tenían en su mente una sola idea, todos se dirigían precipitadamente a Nizhne-Chirskaia».

La mañana del 22 de noviembre las últimas columnas con el Estado Mayor del Ejército 6 llegaron a Nizhne-Chirskaia. Von Paulus y su jefe de Estado Mayor, general Schmidt, ya estaban allí. Pero cuando Adam se presentó para dar el parte acababa de llegar un mensaje por radio de Hitler en el que ordenaba a von Paulus «salir inmediatamente de la bolsa que se estaba formando y trasladar el puesto de mando del Ejército a las proximidades de la estación de Gumrak».

Para reunirse a las fuerzas desplegadas en el frente de Stalingrado que atacaban desde el Sudeste, las unidades motorizadas rusas del frente sudoccidental tenían que rebasar el Don. La única carretera que atravesaba el río en el sector de operaciones asignado a los Cuerpos de Ejército Acorazados IV y XVI pasaba por la factoría de Berezovski, en el distrito de la ciudad de Kalach. Los alemanes se daban perfecta cuenta de la importancia estratégica de aquel puente y de la necesidad de mantenerlo o destruirlo a tiempo si llegaba el caso. Para defenderlo el Ejército 6 había establecido una cabeza de puente en la orilla occidental del Don, con el frente dispuesto a retaguardia, ya que suponían que el objetivo principal de las fuerzas soviéticas era Kalach.

Pero, pese a las medidas adoptadas, los alemanes no consiguieron ni retener el puente ni hacerlo saltar, y su conquista fue el mejor testimonio de la creciente habilidad combativa y del valor de las tropas soviéticas. Durante la noche del 21 al 22 de noviembre, mientras el Cuerpo de Ejército Acorazado XXVI se abría camino hacia los pueblos de Dóbrinka y Ostrov y los conquistaba, el comandante del Cuerpo de Ejército, general de división A. I. Rodin, decidió aprovechar la oscuridad de la noche para apoderarse por sorpresa del citado puente sobre el Don y confió esta misión a un destacamento de vanguardia a las órdenes del teniente coronel G. N. Filippov. El destacamento estaba compuesto por dos compañías de infantería motorizada, cinco carros de combate y una autoametralladora.

A las tres de la madrugada del día 22 de noviembre la columna comenzó a avanzar a toda velocidad por la carretera de Ostrov-Kalach. El teniente coronel Filippov iba en el vehículo de cabeza, con todas las luces encendidas. Sus cálculos dieron el resultado esperado. Los alemanes tomaron la columna que se estaba aproximando por una de las suyas, y así los soviéticos pasaron a través de las defensas enemigas sin que se hiciese un solo disparo. A las seis llegaron al puente, y una parte de la columna lo cruzó sin bajar de los vehículos, llegó a la orilla izquierda del río y, desde allí, señaló con un bengala al resto del destacamento la posición alcanzada. Los alemanes que guarnecían el puente, totalmente sorprendidos, fueron dominados tras breve lucha. El destacamento ocupó el puente e intentó también la conquista de Kalach; pero los alemanes, mientras tanto, habían organizado la resistencia y a su vez intentaban reconquistar el puente. El destacamento del teniente coronel Filippov, acosado por todas partes, rechazó los ataques y retuvo la posición hasta que llegaron otras unidades de su Cuerpo de Ejército.

Mientras unidades motorizadas y de infantería del frente sudoccidental se dirigían hacia el Sudeste para formar un frente desde el que poder efectuar el cerco de las fuerzas enemigas ante Stalingrado, una parte de la infantería combatía para aniquilar la resistencia de los reductos. En el interior del cerco constituido por el Ejército Acorazado 5 y el Ejército 21 habían quedado atrapadas las cinco divisiones de infantería del Eje que constituía los Cuerpos de Ejército rumanos IV y V. Al atardecer del 23 de noviembre estas fuerzas, llamadas «Agrupación Raspopinskaia», decidieron capitular. El comandante, general Stanescu, envió parlamentarios con bandera blanca para pedir las condiciones. La respuesta fue que los soldados y oficiales que se rindieran conservarían la vida, tendrían un buen trato y autorización para conservar sus efectos personales. Las armas, caballos, mapas y cualquier material militar debían entregarse al Ejército ruso. Los rumanos aceptaron estas condiciones y la «Agrupación Raspopinskaia» dejó de existir.

Mientras tanto, el grueso de las fuerzas de asalto del frente sudoccidental continuaba desarrollando la parte del plan que le concernía para enlazar con el frente de Stalingrado y, por lo tanto, cercar a las fuerzas alemanas. El 23 de noviembre la Brigada Acorazada 19 del Cuerpo de Ejército Acorazado XXVI inició el ataque contra las fuerzas germanas que ocupaban Kalach. A las 10, los carros de combate soviéticos habían penetrado en la ciudad; pero los alemanes resistían tenazmente y lograron inmovilizar a la infantería rusa, que atacaba desde la periferia, manteniéndola bajo un intenso fuego artillero de barrera. Algunas unidades menores de la Brigada Acorazada 157, que ya había pasado el Don y llegado a la orilla derecha, acudieron en su socorro y hacia las 14 Kalach fue completamente ocupada.

También las fuerzas de asalto del frente de Stalingrado llevaron a cabo brillantemente su misión. Después de haber penetrado en el flanco izquierdo del Ejército 4 rumano, algunas unidades motorizadas, constituidas por los Cuerpos de Ejército Mecanizados IV y XIII y el Cuerpo de Ejército de Caballería IV. Al finalizar el primer día, unidades del Ejército 57 habían avanzado a lo largo de la línea Tsibenko-Novi Rogachik. Los alemanes, en su intento de detener el ímpetu soviético, hicieron intervenir algunas unidades de su División Motorizada 29, que lograron rechazar de la zona de Narimán a las unidades que formaban el ala izquierda de la División de infantería rusa 422. Sin embargo, los esfuerzos alemanes para restablecer el frente, que se estaba desintegrando, fracasaron y la mañana del 21 de noviembre los rusos reconquistaron Narimán.

En el sector de ataque del Ejército 51, el Cuerpo de Ejército Mecanizado IV, del general V. T. Volskij, se adelantó a las restantes unidades atacantes y el 20 de noviembre conquistó Plodovitoie, el primer pueblo situado profundamente en las defensas enemigas. La resistencia de los alemanes fue rápidamente vencida por el decidido ataque que lanzó un regimiento acorazado de la Brigada Mecanizada 36. Al amanecer del día 21 de noviembre un pequeño destacamento de carros del cuartel general del Cuerpo de Ejército conquistó, en un ataque por sorpresa, la estación ferroviaria de Abganerovo y, simultáneamente, otras unidades del Cuerpo de Ejército del general Volskij se adueñaron de la estación ferroviaria de Tingut.

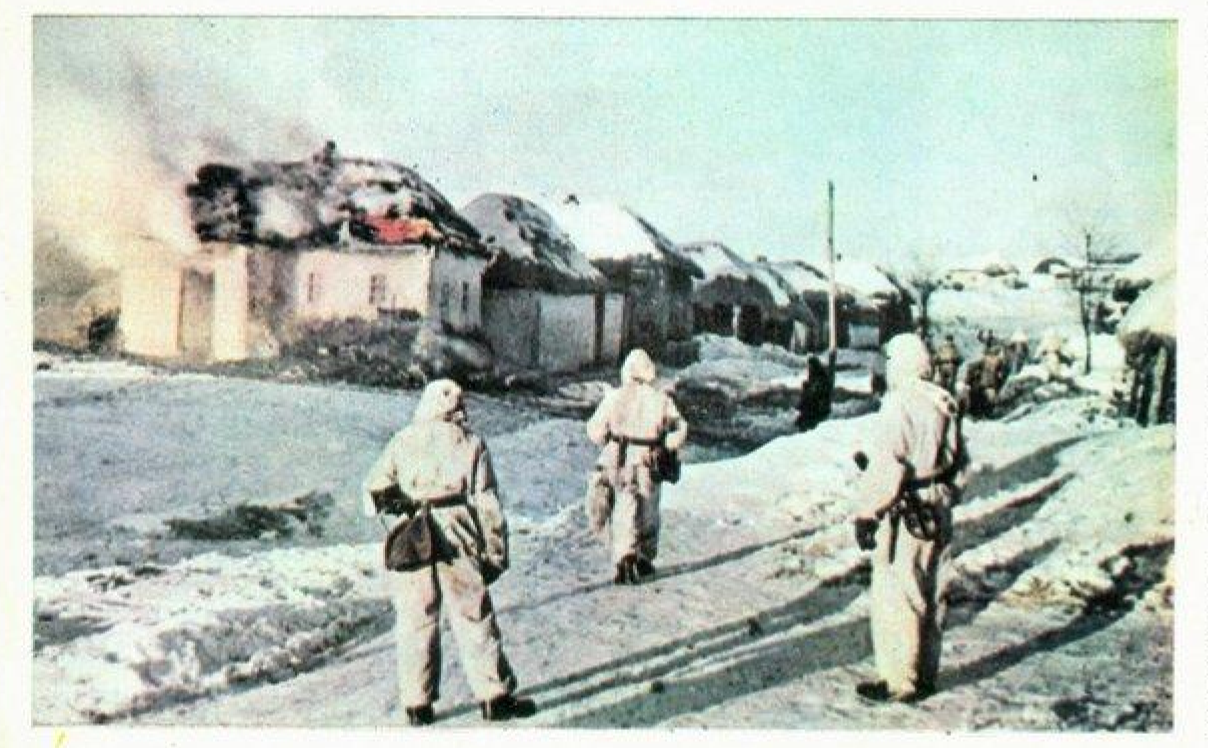
El Cuerpo de Ejército de caballería IV penetró a través de la brecha abierta, detrás de las unidades de Volskij, y realizó una marcha de 64 km, superando un recorrido impracticable, en un terreno muy difícil. El mismo día 21 el Cuerpo de Ejército IV, destrozadas las débiles defensas alemanas, llegó al pueblo de Abganerovo y lo ocupó.

Las fuerzas del frente de Stalingrado continuaron avanzando día y noche, alcanzando los objetivos asignados. El 20 y el 21 de noviembre, unidades pertenecientes a los Ejércitos 51, 57 y 64 aniquilaron a tres divisiones de infantería rumanas e infligieron graves pérdidas a una cuarta, así como a la División Motorizada 29 alemana. Al final de la batalla, que duró dos días, parte de las Grandes Unidades del Ejército 57 ocupaban una línea que iba de Narimán a la granja colectiva «8 de Marzo». El Cuerpo de Ejército Mecanizado XIII continuó avanzando en dirección Noroeste, actuando en coordinación con las fuerzas del general Volskij.

Unidades del Cuerpo de Ejército Mecanizado IV también avanzaron para enlazar con el Ejército Acorazado 5, del general Romanenko, que acudía desde el Nordeste. El 22 de noviembre conquistaron la estación del ferrocarril de Krivomuzginskaia y la granja Sovietski. Otras fuerzas –el Ejército 51 y el Cuerpo de Ejército de caballería IV– avanzaron hacia Kotiélnikovski, flanqueando la acción de envolvimiento.

En aquel momento la distancia que separaba a las fuerzas del frente sudoccidental de las del frente de Stalingrado se había reducido a unos 10 ó 16 km. Los alemanes trasladaron entonces dos divisiones acorazadas –la 16 y la 24– desde Stalingrado a los sectores de Kalach y Sovietski, intentando impedir, con su intervención, la conjunción de los dos frentes soviéticos; pero el movi-

Fuerzas alemanas de la Agrupación Hoth limpian de enemigos un pueblo ruso durante los combates de diciembre de 1942, en un último intento de enlazar con el Ejército 6 cercado. *(Bapty & Co. Ltd.*







Arriba: soldados rusos transportando una ametralladora montada en un trineo. La segunda fase de la ofensiva soviética, cuyo objetivo era aniquilar las fuerzas alemanas en Stalingrado, debía ser el siguiente movimiento a efectuar inmediatamente después de la operación de cerco, completado el 22 de noviembre. Sin embargo, la resistencia con la que se chocó frenó el ímpetu del Ejército ruso, que se vio obligado a disputar al adversario cada metro de terreno. Abajo: fuerzas soviéticas ocupando un aeródromo en la bolsa de Stalingrado. Después de haber capturado el aeródromo de Pitomnik, los rusos ocuparon el de Gumrak, privando así a los alemanes de la última posibilidad de recibir abastecimientos. *(Archivo Rizzoli)-(Novosti Press Agency)*

miento no tuvo el éxito esperado y se rechazaron todos sus contraataques.

Veintidós divisiones alemanas en la trampa

El 23 de noviembre, a las 16 horas, unidades del Cuerpo de Ejército Acorazado IV, del frente sudoccidental al mando del general de división A. G. Kravcenko, y unidades del Cuerpo de Ejército Mecanizado IV, del frente de Stalingrado, a las órdenes del general de división V. T. Volskij, enlazaron en las proximidades de la granja Sovietski. Esto significaba que, al quinto día del comienzo de la ofensiva, las fuerzas de los dos frentes, habían cerrado el círculo alrededor de las fuerzas alemanas que operaban en Stalingrado. El mismo día los elementos avanzados de las divisiones de infantería del frente sudoccidental consolidaron las posiciones conquistadas, alcanzando el Don en las proximidades de Kalach. El Cuerpo de Ejército Mecanizado XIII y la infantería del Ejército 57, junto con el Ejército 64, que formaba parte de las fuerzas que operaban en el sector de Stalingrado, defendieron, sin ceder, el río Chervlennaia, cortando al enemigo el camino de su retirada hasta el Sur.

Los tres frentes habían llevado a término sus misiones fundamentales, cercando a considerables fuerzas adversarias: el Ejército 6 alemán y una parte de la 4ª *Panzerarmee*, que comprendían en total 22 divisiones, con unos 330.000 hombres. Los rusos habían derrotado además al Ejército 3 rumano, capturando cinco divisiones completas. Asimismo se había constituido un frente exterior de cerco de unos 500 km de longitud, aunque guarnecido tan sólo por la mitad de las tropas, que distaba 160 km del frente sudoccidental y 96 km del de Stalingrado. A lo largo de las direcciones más importantes, donde subsistía el mayor peligro de que los alemanes intentasen aligerar la presión soviética, la distancia entre el frente exterior y el interior se redujo, e iba de un mínimo de 13'5 km a poco más de 19.

El mando soviético tomó todas las medidas necesarias para garantizar el éxito de la operación cerco. Para lograr este objetivo era necesario hacer avanzar el frente exterior lo más rápidamente posible, con el fin de apretar más la tenaza alrededor de las fuerzas enemigas y poder así aislarlas y aniquilarlas. Las operaciones para eliminar a las divisiones alemanas en el sector de Stalingrado se lanzaron simultáneamente desde los tres frentes apenas el cerco quedó completamente cerrado; y al mismo tiempo se lanzó una acción encaminada a aislar a las fuerzas enemigas que se encontraban en el pequeño recodo del Don. El Ejército 21 del frente sudoccidental reanudó la ofensiva la mañana del 24 de noviembre, dirigiéndose hacia el Este; el día 27, el grueso de sus fuerzas había atravesado el río y alcanzado la orilla izquierda. También el Ejército 65, del frente del Don, reanudó la ofensiva y la mañana del 24 se puso en marcha en dirección a Vertiachi y Peskovatka para cercar a las unidades enemigas situadas más allá del Don.

La contraofensiva de noviembre había concluido con éxito, pero el aniquilamiento de las fuerzas alemanas cercadas no sería una empresa fácil y el futuro curso de la lucha contra Alemania dependía en gran parte de su éxito.

Al recibir la noticia de que las fuerzas de von Paulus habían quedado cercadas, el Alto Mando alemán decidió restablecer a toda costa la situación en torno a Stalingrado, ya que el mantenimiento del frente del Volga era esencial para todo el plan operativo respecto al desarrollo posterior de la guerra. No se puede considerar esta situación simplemente fortuita, y ni siquiera un error fatal de Hitler: tenía su origen en el concepto estratégico de la guerra en Rusia, un concepto que compartía no sólo el *Führer*, sino también los generales alemanes desde el momento en que habían renunciado a la conquista de Moscú como objetivo principal.

Por entonces los alemanes todavía estaban convencidos de su superioridad sobre la Unión Soviética y el Ejército ruso. A costa de grandes esfuerzos lograron detener ulteriores progresos soviéticos al sudoeste y al sur de Stalingrado y la retirada del Ejército 3 rumano se detuvo en la línea del río Chir. En el recodo del Don, entre la confluencia del Chir y la estación ferroviaria de Vershénskaia, el Ejército 4 rumano y unidades alemanas reunidas a toda prisa, constituyeron una línea defensiva.

El Cuerpo de Ejército XVII, constituido por tropas de refresco, llegó más tarde a la zona y tomó posiciones en el río Chir en Krivaia, en las proximidades de Dubovskoie. Los restos del Cuerpo de Ejército Acorazado XLVIII alemán, que había sufrido graves pérdidas en el curso de las operaciones de cerco y se encontraba ahora en reserva, detrás del Ejército 3 rumano, ocuparon el sector descubierto entre éste y el Cuerpo de Ejército XVII. Así, pues, los alemanes lograron constituir un nuevo frente defensivo a lo largo del Chir, no lejos de Stalingrado, y asimismo estabilizar hasta cierto punto la precaria situación de las fuerzas cercadas.

El Alto Mando, después de haber adoptado la decisión de liberar a las fuerzas de von Paulus, constituyó un nuevo Grupo de Ejércitos del Don, entre el Grupo de Ejércitos A y el Grupo de Ejércitos B, para cuyo mando se designó al *Feldmariscal* von Manstein. Este grupo de Ejércitos del Don comprendía el Grupo operativo Hollidt (en las proximidades de Tormosin), los restos del Ejército 3 rumano, la 4ª *Panzerarmee* (formada por el Estado Mayor de la precedente y por unidades provenientes de la reserva) y el Ejército 4 rumano, constituido por los Cuerpos de Ejército VI y VII. También se transfirieron precipitadamente nueve divisiones desde el Cáucaso, Vorónezh Oriol, y desde Francia, Alemania y Polonia para reforzar el nuevo Grupo de Ejércitos. Las unidades cercadas en Stalingrado pasaron también al mando de Manstein. El frente que ocupaban ahora los alemanes iba desde la estación ferroviaria de Vershénskaia, en el Don, hasta las orillas del Manich, extendiéndose a lo largo de más de 550 km; en él desplegaban unas treinta divisiones, seis de ellas acorazadas y una motorizada, excluidas las fuerzas que operaban en Stalingrado. Diecisiete divisiones se enfrentaban a las fuerzas del frente sudoccidental y las otras trece, reunidas en la Agrupación Hoth, se enfrentaban con el Ejército de asalto 5 y con el Ejército 51 del frente de Stalingrado.

La operación que se iba a emprender se denominó convencionalmente «Wintersturm» (huracán invernal). Aunque las fuerzas alemanas atrincheradas en Nizhne-Chirskaia sobre la línea del Chir, se encontraban tan sólo a 64 km de las tropas cercadas de von Paulus, y en cambio el Grupo mandado por el general Hoth en Kotiélnikovski, distaba 120, Manstein decidió que el ataque se desencadenase desde esta última localidad, porque con ello no sería necesario cruzar el Don y porque creía que el mando soviético no esperaba una ofensiva en aquel sector. El ataque que el XLVIII *Panzerkorps*, del Grupo operativo Hollidt, debía desencadenar desde la cabeza de puente de Nizhne-Chirskaia tendría, desde luego, una importancia secundaria.

La orden de comenzar la operación, diferida bastantes veces mientras las fuerzas alemanas se estaban reagrupando, se cursó finalmente el 12 de diciembre. El papel principal se había confiado al XVII *Panzerkorps* del Ejército Acorazado 4; por su parte, von Paulus decidió dar la orden de ataque para intentar liberarse del cerco, pero a la vez sin ceder las posiciones conquistadas en Stalingrado.

Mientras los alemanes tomaban medidas de emergencia para restablecer la situación en el Volga, las fuerzas soviéticas seguían conservando la iniciativa en el sector de Stalingrado. La misión del Ejército ruso era aniquilar a las fuerzas enemigas cercadas y lanzar al mismo tiempo una rápida ofensiva contra el frente exterior, en dirección a Rostov.

El Mando Supremo soviético decidió aniquilar primero al enemigo cercado, confiando esta misión al frente del Don y al grueso de las fuerzas que operaban en el de Stalingrado. La operación comenzó el 24 de noviembre, con combates violentísimos, pues los alemanes oponían una resistencia encarnizada, y en ocasiones, contraatacaban. Pero aun así, la noche del 29 el sector defendido por las fuerzas de von Paulus se había reducido casi a la mitad; no obstante el frente del Don y el de Stalingrado no disponían de fuerzas suficientes para llevar a cabo la misión principal de fraccionar a las fuerzas enemigas y aniquilarlas separadamente, ya que los efectivos alemanes en aquel sector ascendían a más de 300.000 hombres, y no a 75-80.000, como habían calculado en un principio los rusos.

A fines de noviembre los soviéticos comenzaron a preparar una nueva ofensiva, la Operación «Saturno». Se lanzaría desde el frente sudoccidental y desde el flanco izquierdo del frente de Vorónezh, con el fin de aniquilar al grueso del Ejército 8 italiano, situado en posiciones defensivas del curso medio del Don, entre Novaia Kalitva y Vershénskaia, así como a las fuerzas alemanas situadas en el Chir y en torno a Tormosin; luego atacarían en dirección a Millerovo y Rostov. El frente sudoccidental se reforzó con el Ejército 1 de Guardias, recientemente constituido, al mando del general V. I. Kuznetsov, que se situó en el flanco derecho, y con bastantes unidades nuevas asignadas a aquel sector.

Durante los primeros días de diciembre las fuerzas soviéticas continuaron operando activamente, tanto en el frente exterior como en el interior, y el Ejército Acorazado 5 logró, en una serie de encarnizados combates en la línea del Chir, desgastar hasta tal punto a las fuerzas enemigas que eliminó la posibilidad de su intervención en la operación de Manstein, destinada a liberar a las tropas de von Paulus.

El 8 de diciembre el STAVKA decidió intensificar los preparativos para destruir a las fuerzas de von Paulus, modificando el despliegue, reforzándolo con nuevas reservas y procediendo a un abundante abastecimiento de carburante y de municiones. Obedeciendo sus disposiciones, el 9 de diciembre se constituyó el Ejército de asalto 5, a las órdenes del teniente general M. M. Popov, que desplegó entre el Ejército 51 del frente de Stalingrado y el Ejército Acorazado 5 del frente sudoccidental. Poco después llegó al sector de Stalingrado el Ejército 2 de Guardias. Los preparativos para la nueva ofensiva deberían terminarse el 18 de diciembre.

El día 12 en el frente exterior las fuerzas que se enfrentaban a la Agrupación Hoth, la cual disponía de 13 divisiones, eran las siguientes: el Ejército de asalto 5 y el Ejército 51 soviético, que oponían ocho divisiones de infantería, cierto número de fortificaciones permanentes, dos Cuerpos de Ejército mecanizados y dos de caballería, cuatro brigadas acorazadas, ocho regimientos de artillería y morteros retirados previamente de la reserva del Mando Supremo y dos regimientos de artillería lanzacohetes.

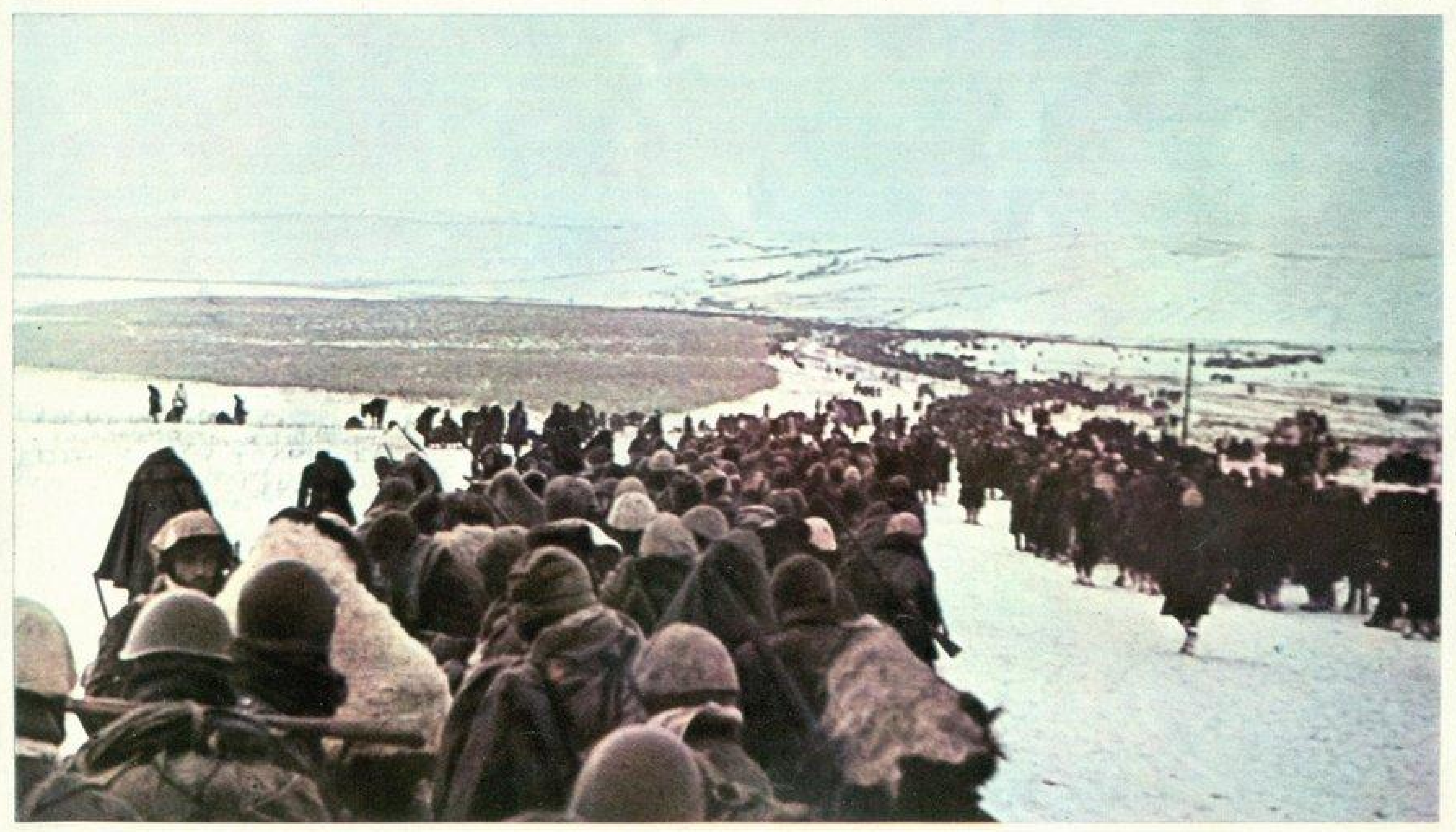
Los alemanes, antes de iniciar su intento de liberar las fuerzas cercadas, gozaban de cierta superioridad en el sector en que pensaban atacar y los rusos se encontraban en una situación peligrosa. Pero el equilibrio general de las fuerzas en el ala meridional del frente ruso-alemán no era favorable a la *Wehrmacht*. Lo más que se podía esperar era lograr enlazar con el Ejército 6 y hacer que éste reanudase su participación activa. De haberse conseguido, habría empeorado inevitablemente la situación militar de los rusos obligándolos a posteriores esfuerzos y sacrificios. Pero, una vez más, el Ejército ruso hizo fracasar el plan de los alemanes.

La tentativa de salvar a von Paulus

El general Hoth desencadenó su ataque la mañana del día 12 de diciembre. Los alemanes iniciaron la acción dirigiéndose desde Kotiélnikovski en dirección Nordeste y concentrando sus esfuerzos en un estrecho sector a lo largo del ferrocarril Kotiélnikovski-Stalingrado. Las Divisiones Acorazadas 6 y 23, del LVII *Panzerkorps*, atacaron en aquel punto, protegidos sus flancos por la caballería y la infantería, en el intento de enlazar con las fuerzas de von Paulus al sudoeste de la estación de Tundutovo. Se les enfrentaban las Divisiones de infantería 126 y 302 rusas, del Ejército 51.

Después de un intenso fuego de artillería, los alemanes penetraron a través de las defensas de la División 302, cerca de la estación ferroviaria de Kurmoiarsk. La unidades soviéticas se batie-

Concentración de tropas para romper la resistencia soviética en las proximidades de Sheliákino. Los alpinos consiguieron su propósito al precio de duros combates y graves pérdidas. (Roberto Cacchi)



ron desesperadamente para rechazarlos, pero los alemanes, valiéndose de su superioridad en carros de combate y en aviones, aprovecharon los éxitos iniciales y, al caer la noche, las unidades avanzadas de la 6ª *Panzerdivision* habían llegado en algunos puntos a la orilla meridional del río Aksai; mientras tanto la 23ª *Panzerdivision* avanzó al norte de Nebikovo.

El ataque se reanudó al amanecer del 13, y fue de nuevo la División 302 la que tuvo que soportar el mayor peso. Para detener el avance alemán intervino el Cuerpo de Ejército Mecanizado XIII soviético y en el curso de la jornada 30 *Sturmovik*, del 8º Ejército aéreo, efectuaron dos incursiones contra carros de combate enemigos de aquel sector. Tampoco esta vez los alemanes lograron envolver el flanco de la División de infantería 126, pero no aligeraron la presión sobre las unidades de la División 302, que se replegaban hacia el Aksai. El segundo día de la ofensiva la 6ª *Panzerdivision* conquistó una cabeza de puente en el Aksai, cerca de Zalivskoie, desde donde algunas unidades se lanzaron hacia delante y ocuparon la granja Verjne-Kumski. También la 23ª *Panzerdivision* alcanzó el río y se aseguró una cabeza de puente en la carretera y ferrocarril de Krugliakov.

La llegada de la Agrupación Hoth al Aksai constituía un peligro, pues los alemanes podrían penetrar en el frente exterior del cerco. En espera de la llegada del Ejército 2 de Guardias, la misión de contener la ofensiva alemana se confió a la División 51 y de la estabilidad de su defensa dependía gran parte de la suerte de la batalla. Se decidió que se separasen los carros de combate enemigos de la infantería motorizada, para poder destruirlos separadamente en la línea del Aksai. Con este fin se constituyó inmediatamente un Grupo de asalto del Ejército 51, formado por los Cuerpos de Ejército Mecanizados IV y XIII, así como por algunas unidades autónomas.

Ambas partes reanudaron la actividad la mañana del 14 de diciembre. Los alemanes intentaron aprovechar el éxito conseguido el día anterior en Verjne-Kumski. El Cuerpo de Ejército Mecanizado IV entabló duros combates con ellos, tanto en este último punto como en Vodianskoie, mientras el Cuerpo de Ejército Mecanizado XIII se encontró con el enemigo cerca de Biriukov, empeñando también a una parte de la 23ª *Panzerdivision*. La División 51 soviética sostuvo asimismo duros combates durante toda la jornada.

El mismo día, el Ejército de asalto 5 atacó a los alemanes en el sector de Rijovski–Verjne-Kumski y, tras una lucha encarnizada, el Cuerpo de Ejército Acorazado VII, del general de división P. A. Rotmistrov, junto con dos divisiones de infantería, desalojó al enemigo de su cabeza de puente, aligerando así la situación del Ejército 51 en la línea de Kotiélnikovski.

El 15 de diciembre el Cuerpo de Ejército Mecanizado IV, reforzado por otras unidades, logró arrojar a los alemanes a la granja de Verjne-Kumski, obligándoles luego a retroceder hasta el río Aksai. Ambas partes emplearon la jornada en combates de escasa importancia y en los preparativos para la reanudación de la batalla.

La tenaz resistencia del frente de Stalingrado había impedido a los alemanes aproximarse al río Miskova, lo que permitió al Ejército 2 de Guardias acercarse y realizar el despliegue de sus fuerzas. Según las órdenes cursadas, el Cuerpo de Ejército Mecanizado II de Guardias debía completar la concentración de sus fuerzas al norte de Miskova el día 17 de diciembre y tomar luego posiciones en una línea defensiva entre Nizhne-Kumski y Kapkinski, ya en la mañana del 18.

La mañana del 17, los alemanes renovaron su ataque contra la granja de Verjne-Kumski, e intentaron pasar con los carros de combate y la infantería motorizada, apoyados por la *Luftwaffe*, desde el Aksai al Miskova, al norte del cual se estaban concentrando dos divisiones de infantería y un Cuerpo de Ejército mecanizado del Ejército 2 de Guardias ruso.

Al día siguiente, 18 de diciembre, los alemanes lanzaron al ataque la 17ª *Panzerdivision*, que forzó el paso del bajo Aksai, cerca de Gueneralovski, y llegó a la granja colectiva «8 de Marzo», situada a 6,5 km al oeste de Verjne-Kumski, que la 6ª *Panzerdivision* estaba todavía intentando conquistar.

El Cuerpo de Ejército Mecanizado IV del general Volskij, siguió rechazando los asaltos del enemigo, que atacaba con dos *Panzerdivisionen*; pero la noche del 19 se vio obligado a ceder, abandonando la granja de Verjne-Kumski. Algunas unidades tuvieron que abrirse camino combatiendo para eludir el cerco. Pero su resistencia había constituido un factor de gran importancia, porque mientras ellos mantenían empeñado al enemigo, pudieron llegar al sector de Stalingrado, las tropas y abastecimientos destinados al Ejército 2 de Guardias, y estas tropas habían tenido además tiempo de tomar posiciones en una línea defensiva a lo largo de la orilla septentrional del Miskova.

El mando alemán no supo aceptar la realidad del fracaso de las operaciones emprendidas para liberar a las fuerzas cercadas y prosiguió sus vanos intentos de romper la línea del Miskova hasta el 23 de diciembre. La Agrupación Hoth se encontraba tan sólo a 35-40 km de los alemanes de Stalingrado; pero las pérdidas sufridas, en hombres y en material, habían sido tan grandes que comprometieron su capacidad ofensiva, por lo que tanto Hoth como el general Kirchner, comandante del LVII *Panzerkorps*, reconocieron que «era imposible continuar la operación hasta que no llegasen unidades de refresco».

La situación general de las fuerzas de Manstein se había hecho aún más difícil a causa de que mientras se desarrollaba la ofensiva de Hoth, el frente sudoccidental soviético lanzó un ataque decisivo desde Stalingrado. En efecto, el 16 de diciembre sus grupos de asalto y los del flanco izquierdo del frente de Vorónezh habían lanzado una ofensiva contra el Ejército 8 italiano, que formaba parte del grupo operativo Hollidt, y contra los restos del Ejército 3 rumano; rompieron el frente, tras una batalla que duró tres días, y estaban avanzando hacia el Sur y el Sudeste. El 19 de diciembre, el Cuerpo de Ejército Acorazado XVII, del general de división P. P. Polubojarov, conquistó Kantemirovka y el Cuerpo de Ejército Acorazado XXIV, del general de división V. M. Badanov, ocupó Tatsinskaia el día 24.

El mando del Grupo de Ejércitos del Don fue informado entonces de que, a causa de los reveses sufridos por las fuerzas italianas y alemanas en el Don medio, todas las unidades dirigidas al frente debían asignarse al Grupo de Ejércitos B. La 21ª *Panzerdivision*, dirigida a Kotiélnikovski, tuvo que volver al bajo Chir, adonde una improvisada disposición hizo trasladar apresuradamente también la División Acorazada 6 alemana. Por esta razón Manstein decidió establecerse defensivamente, en espera de la llegada de una división motorizada de las SS, la *Viking*, perteneciente a la 1ª *Panzerarmee* del Cáucaso. Prácticamente, el ataque de Hoth había terminado.

Los rusos devuelven el golpe

El 24 de diciembre la situación imperante permitía a los rusos asestar el golpe de gracia a la Agrupación Hoth. Los preparativos se habían iniciado durante la fase defensiva de la batalla, cuando el equilibrio de las fuerzas se desplazó a favor del Ejército soviético en la línea de Kotiélnikovski, gracias al traslado del Ejército 2 de Guardias al frente de Stalingrado y a su reforzamiento mediante los Cuerpos de Ejército Acorazados VI y VII. Los rusos tenían una ventaja sobre el enemigo de dos a uno en cuanto a hombres y a carros de combate, y de 1,6 a uno en cuanto a artillería; la proporción era, por el contrario, de 1,7 a uno a favor de los alemanes en aviones.

El Ejército 2 de Guardias y el Ejército 51 lanzaron la ofensiva el día 24; el de Guardias debía sostener la acción principal. Los alemanes se retiraron sobre el Aksai, mientras la retaguardia mantenía a los soviéticos empeñados en continuos y violentos encuentros. El Cuerpo de Ejército Acorazado VII, del general Rotmistrov, cruzó el río durante la noche del 25 y al alba ya había ocupado Gueneralovski. Por consiguiente, la ofensiva se desarrollaba bien en el flanco izquierdo y en el centro.

El Ejército 2 de Guardias avanzó hacia Kotiélnikovski desde el Norte y el Ejército 51 desde el Nordeste. El Cuerpo de Ejército III de Guardias y el Cuerpo de Ejército Mecanizado XIII rompieron las defensas del Ejército 4 rumano e iniciaron una amplia maniobra de cerco de las fuerzas enemigas en Kotiélnikovski. El 27 de diciembre, a mediodía, el Cuerpo de Ejército Acorazado VII intentó irrumpir en Kotiélnikovski desde el Norte, pero la maniobra fracasó y comenzó una larga lucha por la posesión de la ciudad, defendida por fuerzas alemanas escogidas.

Mientras tanto, el general Malinovskij comenzó a limpiar de enemigos la orilla occidental del Don, y el 28 decidió apoderarse de una cabeza de puente en el sector de Krasnoiarski-Verjne-Kumoiarskaia, y con este fin ordenó que el Cuerpo de Ejército Mecanizado 2 de Guardias se trasladase al otro lado del río. El mismo día, el Cuerpo de Ejército Acorazado VII renovó su intento contra Kotiélnikovski, en un asalto frontal de dos brigadas acorazadas y una maniobra de envolvimiento realizada por otra brigada acorazada y una de infantería motorizada. Estas últimas envolvieron a los alemanes por el Oeste, atacándolos por el flanco izquierdo, y muy pronto cortaron todas las carreteras que conducían a Kotiélnikovski, conquistando además el aeródromo con 15 aparatos, 800 bidones de gasolina, una cantidad de bombas pesadas y algunos aviones que aterrizaron ignorando que el campo ya no estaba en manos alemanas. Por la mañana del 29 de diciembre, ni en la ciudad ni en la estación ferroviaria quedaba ningún alemán.

La conquista de Kotiélnikovski representó un factor importantísimo para el Cuerpo de Ejército Mecanizado VI del general S. I. Bogdanov, y algunas de sus unidades empezaron a avanzar hacia las fuerzas de Rotmistrov. Los alemanes, temiendo el cerco, se retiraron en dirección a Rostov, después de perder unos 3000 hombres, entre muertos y prisioneros, 65 cañones, muchas municiones y seis vagones de abastecimientos.

Ahora estaba expedito el camino para liquidar a las fuerzas alemanas que se encontraban en Tormosin, muy próximas a las fuerzas de von Paulus. Pero el ataque lanzado por el Ejército de asalto 5 se desarrollaba muy lentamente y el STAVKA hizo notar al mando del frente de Stalingrado y al general Malinovskij la necesidad de eliminar lo más rápidamente posible aquella amenaza. Malinovskij dirigió las unidades de su ala derecha hacia Tormosin, que fue liberado el 31 de diciembre, privando con ello a los alemanes de la red de carreteras y de los principales depósitos que abastecían las fuerzas operantes en los sectores de Tormosin y de Nizhne-Chirskaia.

El 31 de diciembre las fuerzas del frente de Stalingrado llegaron a la línea Verjne-Rubezhni-Tormosin-Gluboki. Durante el ataque a Kotiélnikovski el Ejército 4 rumano había sido definitivamente deshecho, y la 4ª *Panzerarmee* se vio forzada a retroceder hacia Zimovniki, a 200-240 km de Stalingrado, después de sufrir ingentes pérdidas. Los restos del Grupo de Ejércitos del Don se retiraban al sur del río Manich. La ofensiva alemana había concluido con un rotundo fracaso.

Se estaban perfilando para el Ejército ruso las posibilidades de una ofensiva estratégica en todo el sector meridional.

El golpe de gracia

A fines de diciembre el frente exterior se encontraba a 200-240 km de las fuerzas alemanas







Arriba: símbolo de la victoria soviética: la bandera roja ondea sobre las ruinas de Stalingrado. El mito de la invencibilidad de la *Wehrmacht* se había derrumbado para siempre. A la derecha: una columna de prisioneros alemanes. Entre los 91.000 prisioneros había más de 2500 jefes y 24 generales. En la extrema derecha: el mariscal von Paulus se encamina hacia su prisión, después de rendirse a los rusos el día 31 de enero de 1943.
(Novosti Press Agency)

cercadas, que ocupaban un sector de unos 1800 km², con una longitud de 53 km de Oeste a Este y poco más de 35 de Norte a Sur. Sus únicas perspectivas eran la rendición o el aniquilamiento, ya que estaban cercadas por siete Ejércitos soviéticos: los 21, 24, 57, 62, 64, 65 y 66. Los comandantes alemanes intentaban mantener el espíritu combativo de sus tropas inculcándoles la confianza en una próxima liberación. Esta ilusión se reforzó al llegar la noticia de que el Grupo de Ejércitos del Don había iniciado la operación que debía romper el cerco, pero el fracaso de la ofensiva de Manstein señaló claramente el fin de todas sus esperanzas

La situación se hacía cada vez más crítica. Casi todo el territorio ocupado por los alemanes estaba expuesto a los bombardeos aéreos y al fuego de la artillería soviética. Las municiones y el carburante se estaban acabando, pero el problema más grave era el de los víveres. Los abastecimientos por vía aérea ni siquiera lograban satisfacer las necesidades mínimas. Unos 80.000 hombres habían muerto en diciembre a causa de las heridas, el hambre y las enfermedades, de modo que el número de los asediados se había reducido a 250.000.

Aunque se encontraban en una situación sin salida, los alemanes levantaron una espesa red de fortificaciones y se prepararon para una larga y obstinada defensa.

Su tenacidad en combatir una batalla que estaba perdida de antemano se explicaba casi únicamente como una cuestión de prestigio político para Alemania.

Pero también es obvio que el prestigio no era la única explicación. El Alto Mando alemán intentaba, al tener empeñadas a las fuerzas soviéticas en Stalingrado, impedir el derrumbamiento de todo el flanco Sur del frente oriental. No obstante, tras el citado fracaso de la ofensiva de Manstein y la subsiguiente pérdida, en enero, del importantísimo aeródromo de Pitomnik, la resistencia de las fuerzas de von Paulus, cesó de tener un significado estratégico y resultó del todo inútil.

La batalla entró en su fase final. El 19 de diciembre llegó al mando del frente del Don el general de artillería N. N. Voronov, en calidad de representante del STAVKA, colaborador en los preparativos de la operación que destruiría al enemigo cercado. El frente del Don recibió refuerzos y las tres divisiones que operaban en el frente interior –57, 62 y 64– pasaron a sus órdenes a partir del día 1 de enero de 1943. A su responsabilidad se confiaron todas las operaciones encaminadas a aniquilar a las fuerzas alemanas en Stalingrado.

El Plan –designado con el nombre convencional de Operación «Anillo» –preveía, en su forma definitiva, aprobada por el STAVKA el 4 de enero, el fraccionamiento metódico de las fuerzas enemigas y su eliminación por unidades aisladas.

La relación de fuerzas que existía el 10 de enero no daba, al frente del Don, aquella «aplastante superioridad» que tan a menudo han afirmado los autores alemanes. La superioridad soviética estaba en proporción de tres a dos respecto a la artillería y a los morteros, y de tres a uno en lo referente a aviones; pero los alemanes contaban todavía con una ventaja numérica de seis a cinco en cuanto a hombres y carros de combate. No obstante, las fuerzas del frente del Don eran naturalmente, bastante superiores por su capacidad combativa a las fuerzas asediadas de von Paulus, y asimismo superiores en hombres y en medios sobre la dirección principal, especialmente en el sector del Ejército 65.

En un intento de evitar inútiles derramamientos de sangre, el 8 de enero el Mando soviético presentó a von Paulus una propuesta de capitulación, firmada por Voronov y por el comandante del frente del Don, teniente general Rokossovskij. El documento hacía observar que los alemanes no tenían ninguna posibilidad de romper el cerco y se les invitaba a cesar en su resistencia. En el caso de que se aceptasen las propuestas, los rusos garantizaban la vida y la salvación de los prisioneros y su regreso a Alemania o a cualquier otro país que eligiesen una vez acabada la guerra. Además, recibirían inmediatamente el rancho reglamentario y toda la asistencia médica necesaria. La respuesta tenía que cursarse no más tarde de las 10 horas (hora de Moscú) del día 9 de enero. En caso de ser negativa, el Mando soviético confirmaría la orden de iniciar las operaciones cuyo objetivo era la destrucción de las fuerzas cercadas.

El Mando alemán rechazó el ultimátum, con lo que decretó el sacrificio de millares de oficiales y soldados. Aquella misma noche las fuerzas del frente del Don se establecieron en la línea de partida para el ataque final. El fuego de preparación de millares de piezas de artillería y morteros comenzó a la mañana siguiente, a las 8,05 horas, y a él se unieron los bombardeos y ametrallamientos de la aviación.

El frente del Don lanzó la ofensiva a las nueve en punto. El Ejército 65 y los grupos de asalto de los Ejércitos 21 y 24 desencadenaron el ataque principal partiendo del sector al sudeste de Vertiachi, en dirección Este, hacia la fábrica Krasni Oktiabr, en un intento de dividir en dos a las fuerzas enemigas.

Los alemanes opusieron una resistencia encarnizada y fueron necesarios tres días de cruenta lucha para conseguir aislar del resto el saliente occidental de la defensa. Unidades de los Ejércitos 65 y 21 llegaron a la orilla occidental del río Rossoska la noche del 13 de enero, y en otros sectores las fuerzas soviéticas continuaron quebrantando las defensas alemanas. La orilla oriental del río Chervlennaia fue completamente desalojada de enemigos y el 14 de enero los rusos ocuparon el aeródromo principal del adversario, cerca de Pitomnik. Después de atravesar el Rossoska liberaron numerosos pueblos así como las estaciones ferroviarias de Basarguino, Karpóvskaia y Prudboi. En siete días de combates los alemanes se habían visto obligados a desalojar más de 750 km² de los casi 1800 ocupados al principio.

Las fuerzas rusas llegaron a las inmediatas proximidades de Stalingrado la noche del 17 de enero, y los alemanes se retiraron al Este, ocupando el perímetro defensivo interior. La *Wehr-*



Vehículos acorazados inmovilizados en la retaguardia de la División *Julia*. (Roberto Cacchi)

macht empezaba a disgregarse; pero, obedeciendo a la voluntad de su comandante, prosiguió sus combates.

Se inició, así, la fase final de la Operación «Anillo». Voronov y Rokossovskij decidieron lanzar un ataque general en todo el frente. El Ejército 21 llevaría ahora el esfuerzo principal, avanzando en dirección a Gumrak y a la fábrica Krasni Oktiabr con el fin de dividir en dos a las fuerzas alemanas; mientras tanto el ala derecha del Ejército 65 colaboraría atacando en dirección a Aleksándrovka y al límite septentrional de la fábrica Krasni Oktiabr. El plan fue aprobado por el STAVKA.

Gumrak, el último aeródromo alemán, cayó el 21 de enero; al día siguiente se reanudó la ofensiva en todo el frente, con la infantería y la artillería empleadas en la misión principal, a lo largo de un línea de 22,5 km, ocupada por los Ejércitos 21, 57 y 64 y en la que habían situado 4100 piezas de artillería y morteros. Entre el 22 y el 25 de enero las fuerzas soviéticas avanzaron de 10 a 15 km, llegando al centro de Stalingrado y reduciendo la zona ocupada por los alemanes a poco más de 90 km². En 16 días de combate el enemigo había perdido, entre muertos, heridos y prisioneros, más de 100.000 hombres.

Las fuerzas de los generales Cistjakov y Cinikov enlazaron en la fábrica Krasni Oktiabr y en el Mamáiev-Kurgán. Desde allí los carros de combate avanzaron hacia las destruidas fábricas de Stalingrado y hacia el inmenso río ruso, el Volga, y con ellos avanzó la infantería del Ejército 21, que debía enlazar con las fuerzas del Ejército 62. Las divisiones alemanas se encontraban ahora divididas en dos grupos: el meridional, aprisionado en el corazón de la ciudad, y el septentrional comprendido en el sector de las barricadas y de las fábricas de tractores.

La operación para aniquilarlos comenzó el 27 de enero. A pesar de las órdenes cursadas por sus jefes, los alemanes se rendían en número cada vez mayor, si bien, en su conjunto, la resistencia era todavía muy tenaz.

Los Ejércitos 21, 57 y 64 rusos atacaron al grupo meridional, estrechando aún más el cerco. Las unidades desplegadas en el flanco izquierdo del Ejército 64 atravesaron entonces el Tsáritsa y penetraron en el corazón de Stalingrado. En el curso de la noche del 30 al 31 de enero la Brigada de infantería motorizada 38, del coronel N. D. Burmakov, asedió el edificio de los Grandes Almacenes Centrales en la plaza de los Caídos, donde el comandante en jefe del Ejército 6 alemán había establecido, en los locales de la planta baja, su puesto de mando: a mediodía el *Feldmariscal* von Paulus, su jefe de Estado Mayor, teniente general Schmidt, y otros generales y oficiales eran conducidos prisioneros al puesto de mando del Ejército 64 ruso. Aquel mismo día, 31 de enero de 1943, depuso las armas el resto del grupo meridional.

Como quiera que el general Schrenck, comandante del grupo septentrional, se negase a ordenar la capitulación, los Ejércitos 62, 65 y 66 aniquilaron definitivamente a estas fuerzas alemanas. Cesaron así los combates en las orillas del Volga, y Stalingrado se encontró de nuevo en la zona de retaguardia. En el período comprendido entre el 10 de enero y el 2 de febrero de 1943 el frente del Don, al mando del general Rokossovskij, había destruido 22 divisiones enemigas, más de 160 unidades de diversos tipos enviadas como refuerzo al Ejército 6 y sus unidades auxiliares. Unos 91.000 alemanes, entre los que se contaban 2500 oficiales y 24 generales, fueron hechos prisioneros y casi 120.000 hombres habían muerto.

La batalla de Stalingrado terminó con una victoria soviética que pasó a la historia. La contraofensiva del Volga fue el comienzo de una poderosa ofensiva que se desarrolló en todo el inmenso frente, desde Leningrado hasta las montañas del Cáucaso, y determinó un gran viraje en el curso de la guerra. El Ejército ruso se había asegurado la iniciativa estratégica y ya la conservaría hasta el final de la guerra.

La Alemania nazi y sus aliados acababan de sufrir una derrota irreparable: dos Ejércitos alemanes, el 6 y el 4º acorazado; dos rumanos, el 3 y el 4, y el Ejército 8 italiano habían dejado de existir. En conjunto habían sido aniquiladas 32 divisiones y 3 brigadas; otras 16 divisiones habían sufrido pérdidas ingentes, quedando reducidas a menos de la mitad de sus efectivos. Entre muertos, heridos o prisioneros, las bajas en hombres se elevaban a 1.500.000 y además los alemanes habían perdido una cantidad enorme de material, en el que se contaban 3500 carros de combate y cañones autopropulsados, más de 3000 aviones, más de 12.000 piezas de artillería y morteros y 75.000 vehículos. Material suficiente para equipar 75-80 divisiones.

La destrucción de lo mejor de la *Wehrmacht* en Stalingrado tuvo un efecto desastroso en la moral de los alemanes. Se había derrumbado para siempre el mito de su invencibilidad. Los acontecimientos en el Volga levantaron un profundo eco hasta en el corazón de Alemania, debilitando los fundamentos del dominio nazi y reforzando los movimientos contrarios al mismo.

No se exagera al afirmar que estos acontecimientos tuvieron un efecto de primordial importancia en la consolidación de la coalición antinazi. La amplia resonancia de los resultados de la batalla de Stalingrado contribuyó a determinar una situación que favorecía las operaciones de las fuerzas anglo-americanas contra los países del Pacto Tripartito y sus satélites.

Mejor equipo y mayor habilidad militar

¿Cuáles fueron las razones de la catástrofe que derrumbó a los Ejércitos alemanes en el Volga?

- No vamos a repetir lo que se ha dicho; pero no podemos dejar de subrayar, una vez más, que el curso y el resultado de la batalla de Stalingrado no se pueden examinar si no es dentro del cuadro de la situación general en que se encontraba entonces la Unión Soviética. Gracias al esfuerzo incansable del pueblo y del Partido Comunista, la industria bélica logró realizaciones gigantescas en la segunda mitad de 1942, suministrando al Ejército, en el citado año, más de 25.000 aviones, cerca de otros tantos carros de combate y poco menos de 30.000 piezas de artillería de campaña de calibre 76 o superior. La producción había registrado un ritmo más vivo que el de la industria pesada alemana en el mismo período. En otoño de 1942 –año particularmente crítico– la Unión Soviética consiguió enviar al frente un número considerable de nuevas unidades acorazadas y mecanizadas, nuevas divisiones aéreas y nuevos regimientos de artillería.
- La capacidad combativa del Ejército ruso también se vio incrementada, en la época de la batalla del Volga, por otro factor: un mayor dominio del arte de la guerra y una mayor experiencia en el campo táctico operativo. Las tropas soviéticas se mostraron resueltas y hábiles en la defensa, sobre todo en los combates cuerpo a cuerpo, y se distinguieron asimismo en las acciones ofensivas por la audacia de las maniobras, y por la tenacidad y el impulso que las animaba. En aquella batalla los generales y oficiales del Ejército ruso revelaron una habilidad segura al conducir sus fuerzas, valor e inteligencia a realizar las misiones que se les encomendaban. El Mando Supremo, el Estado Mayor General y los mandos de los frentes dieron entonces una prueba convincente de cómo había mejorado en los últimos doce meses su capacidad para dirigir las operaciones bélicas.

La victoria que el pueblo soviético consiguió en Stalingrado significó la certeza de que la Alemania nazi no podría eludir el inevitable derrumbamiento final. Pero ni siquiera la caída de Stalingrado significó la conclusión del grave conflicto mundial.



A.M. SAMSONOV, CORONEL

Historiador ruso; se graduó en ciencias históricas y es miembro correspondiente de la Academia soviética de Ciencias. Es autor de numerosos libros: *La Iglesia y las sublevaciones populares antifeudales en Rusia, La gran batalla ante Moscú, La batalla de Stalingrado, Del Volga al Báltico*. Lleva a cabo investigaciones en el Instituto histórico y en la Sección histórica de la Academia soviética de Ciencias, desarrollando al mismo tiempo las funciones de director de la casa editora de dicha Academia. Forma parte del equipo de redacción de la *Historia de la Unión Soviética desde los comienzos hasta nuestros días*, obra en 12 volúmenes, cuya publicación comenzó en 1966, siendo uno de los autores del volumen décimo. En su calidad de director, cuida de la publicación de las siguientes obras: *La liberación de Hungría del fascismo, El fracaso del ataque nazi contra Moscú, Breve Historia de la URSS* (volumen II); también es redactor jefe de la publicación *La segunda Guerra Mundial: resultados de una discusión de investigaciones especializadas* (en tres tomos). Forma parte del consejo de redacción del periódico *Historia de la Unión Soviética*. El coronel Samsonov combatió en la segunda Guerra Mundial.

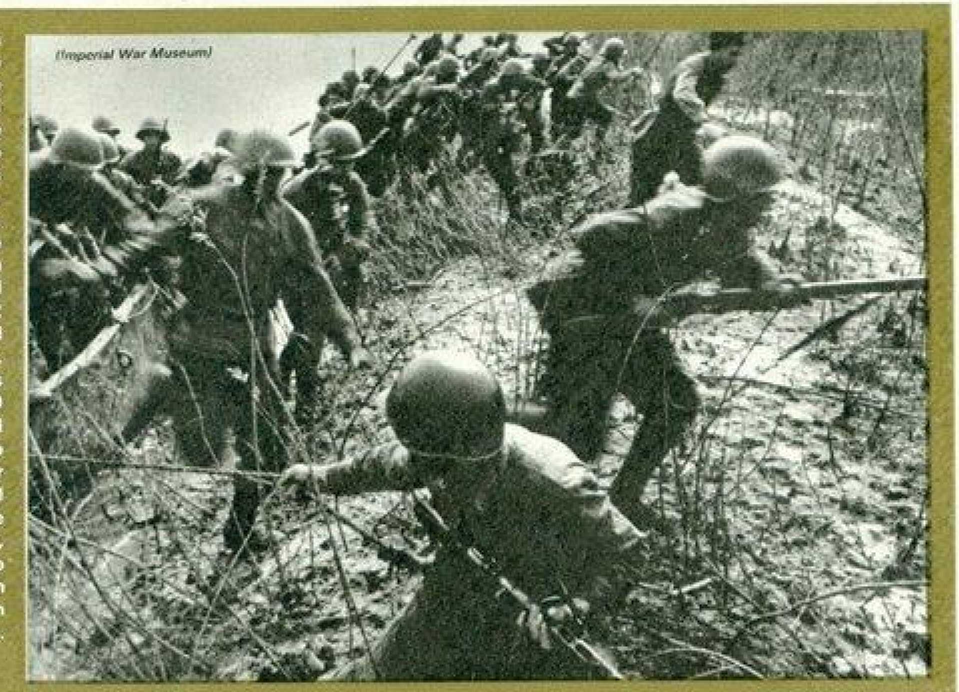
Frente ruso, enero-marzo de 1943

LA REGRESION SOVIETICA DESPUES DE STALINGRADO



Geoffrey Jukes

Cuando ya no cupo la menor duda de que el intento alemán de salvar al Ejército 6 en Stalingrado había fracasado, el Mando Supremo soviético, embriagado por aquella victoria, se dejó arrastrar por los sueños de ambiciosas ofensivas y de otros grandes triunfos. En sus inconscientes planes imaginaba que el enemigo casi había dejado de existir y que se estaba retirando precipitadamente; pero el general von Manstein consiguió que Hitler le permitiera efectuar una retirada estratégica, y, mientras los soviéticos aniquilaban a los Ejércitos de los aliados de Alemania y dispersaban sus fuerzas a lo largo de un frente demasiado extenso, la *Wehrmacht* se reorganizaba, preparándose para una nueva contraofensiva. Entonces los rusos tuvieron ocasión de comprobar inmediatamente que el Ejército alemán no había sido nunca tan temible como cuando se encontraba entre la espada y la pared.



Infantería soviética al asalto en la orilla occidental del Don, después de haber atravesado el río en grandes barcas de motor. Después de 15 días, las fuerzas de Golikov habían destruido el Ejército 2 húngaro y el Ejército 8 italiano, capturando unos 80.000 prisioneros. El Ejército ruso consiguió romper las defensas del Eje en un frente de casi 240 km, avanzado unos 150 km en dirección oeste.



Pequeño cañón antiaéreo alemán empleado como arma contracarros. Aunque numéricamente superiores, las fuerzas alemanas, cansadas y mal equipadas, se vieron obligadas a retroceder.



Unidad de servicios alemana replegándose en la interminable llanura rusa. A mediados de febrero de 1943, los alemanes estuvieron nuevamente en condiciones de contraatacar.

En vísperas de la Navidad de 1942 las fuerzas soviéticas, situadas a orillas del Miskova, se lanzaron al ataque con gran número de carros de combate y con el apoyo de ingentes fuerzas aéreas. Desde aquel momento el Alto Mando alemán se dio cuenta de que el intento de liberar al Ejército 6, que se encontraba aislado en Stalingrado, no sólo se había malogrado de momento, sino que incluso estaba condenado irremediablemente al fracaso. Las fuerzas que tenían que llevar a cabo la operación se vieron obligadas a retroceder 96 km desde Kotiélnikovski, de donde habían salido el 12 de diciembre, hasta la línea del río Manich.

Desde entonces todos sabían que el aniquilamiento del Ejército 6 sólo sería cuestión de tiempo, a pesar de la vana palabrería de Goering al afirmar que la *Luftwaffe* estaba en condiciones de abastecerlo desde el aire. Pero mientras resistiese, mantendría empeñadas a considerables fuerzas soviéticas, que, de otro modo, podrían intentar cerrar la brecha abierta entre Rostov y la península de Tamán, cortando de esta forma la retirada de los Ejércitos alemanes en el Cáucaso. No obstante, dicho Ejército no podía ser ya de mucha utilidad, y cuando las bravatas de Goering aparecieron como lo que eran, se hizo evidente que el Ejército 6 desaparecería, destruido por el hambre, el frío y la falta de municiones. El problema del Ejército alemán en el sector meridional del frente soviético era esencialmente el de limitar el desastre, reduciéndolo a la pérdida de un solo Ejército.

En vísperas de la victoria de Stalingrado la situación ofrecía muchas perspectivas alentadoras para el Alto Mando soviético. Sus siete Ejércitos desplegados alrededor de la ciudad y en el frente del Don eran más que suficientes para mantener el asedio de las fuerzas enemigas copadas en la bolsa, y en consecuencia, las divisiones soviéticas del sector meridional se podían utilizar en una operación más extensa, aprovechando la transitoria desorganización de los alemanes y las últimas semanas invernales para echarlos, junto con sus aliados, de los territorios que habían ocupado en Ucrania oriental, recuperar la gran zona industrial de Donbáss y alejar la amenaza alemana de los campos petrolíferos de Transcaucasia. Si esta operación tenía éxito, la importancia de sus efectos prácticos iría incluso más allá del alcance simbólico de la derrota alemana en Stalingrado y las fuerzas soviéticas volverían, por vez primera desde el otoño de 1941, a las orillas orientales del Dnieper.

Por lo tanto, el STAVKA empezó a proyectar una ambiciosa ofensiva estratégica para cuatro de sus Grupos de Ejércitos: los correspondientes a los frentes de Vorónezh, sudoccidental, meridional y del Cáucaso septentrional. El peso mayor de la operación correspondería a los dos frentes del flanco septentrional, el de Vorónezh, del general F. I. Golikov, y el sudoccidental, del general N. F. Vatutin. El general Golikov disponía de cinco Ejércitos, cuatro de infantería y uno acorazado, y Vatutin de cuatro, tres de infantería y uno acorazado. Éste tenía también bajo su mando una «Agrupación móvil del frente», unidad análoga a una *Panzerarmee* alemana, y los dos frentes disponían además de un Ejército aéreo subordinado a su mando.

El STAVKA elabora los planes

Las unidades soviéticas eran inferiores, numéricamente, a las alemanas; en efecto, un Ejército soviético equivalía aproximadamente a un Cuerpo de Ejército alemán y una división rusa correspondía a unos dos tercios de una división alemana; pero, a pesar de estas diferencias, en los dos frentes había un despliegue formidable de fuerzas; 54 divisiones de infantería y 10 Cuerpos acorazados, así como muchas brigadas autónomas de infantería y acorazadas, y unidades de esquiadores y de caballería. Los alemanes oponían tan sólo 18 divisiones (11 *Panzer*, una *Panzergrenadier* y siete de infantería), así como un número no precisado de divisiones rumanas, italianas y húngaras; pero tan mal equipadas y con tan poco espíritu combativo que su presencia no constituía una gran ventaja.

A lo largo de unos 400 km de frente, comprendidos entre Zmiov y Slaviansk, el despliegue alemán era muy débil y los soviéticos estaban interesados en que la situación se mantuviera como estaba. Para evitar que cambiase, el frente meridional debería lanzar una ofensiva, cuyo objetivo fuera Rostov, a fin de mantener empeñadas a las restantes 18 divisiones alemanas del Grupo de Ejércitos Sur, impidiendo que se empleasen en otros lugares.

El plan soviético era ambicioso. Resultaba innegable que los alemanes habían sufrido un descenso temporal y que en sus defensas había muchos puntos débiles, por lo que era bastante lógico que el STAVKA considerase que lo más conveniente sería golpear sobre el hierro mientras estaba caliente; es decir, cuando la moral de los alemanes era baja y la de las tropas soviéticas muy alta. Sin embargo, este hecho creaba al mis-

mo tiempo ciertas dificultades. El mayor peso de la ofensiva, como se ha dicho, correspondería a los Ejércitos de Golikov y de Vatutin, que habían estado combatiendo casi ininterrumpidamente desde el comienzo de la contraofensiva de Stalingrado, o sea, desde el 19 de noviembre de 1942. Hasta aquel momento habían conseguido grandes éxitos, pero, como era inevitable, los rápidos avances llevados a cabo en el curso de unas semanas redujeron la eficacia de los hombres y de los medios. Estaban a punto de agotar sus reservas, y el cometido de los servicios de retaguardia, que tenían que adaptar de nuevo la red ferroviaria de las zonas liberadas a la vía soviética, de mayor anchura que la europea adoptada por los alemanes, era realmente gigantesco, mucho más aún considerando que debían hacer avanzar a las divisiones combatientes con una rapidez nunca alcanzada hasta entonces.

Por otra parte se requería tiempo para descansar, reorganizar las fuerzas, reparar las armas y el equipo y asegurar las vías de abastecimientos; y, sin embargo, no se disponía de ese tiempo. El deshielo primaveral comenzaría en marzo, a más tardar, y dada la falta casi total de carreteras con firme artificial, era lógico suponer que las operaciones militares sufrirían un retraso forzado de algunas semanas. Por ello el STAVKA decidió lanzar la ofensiva, esperando poder impedir, durante el mayor tiempo posible, que los alemanes se reorganizasen.

Un punto inquietante del plan

Se elaboró el plan en todos sus detalles y se impartieron las directivas. Las fuerzas de Golikov tenían que rastrillar el terreno destruyendo el Ejército 2 húngaro y el Ejército 8 italiano en la línea Ostrogozhsk-Róssosh; luego deberían apoderarse de la importante línea ferroviaria de Liski-Kantemirovka, efectuando otro posible avance sobre Kursk y en el Donbáss. La misión de Vatutin era aniquilar el Ejército 3 rumano, al sur del Don medio, ocupar la zona de Starobielsk y después atacar hacia la costa del mar Negro, en Mariupol, para situar sus fuerzas transversalmente a la línea de retirada de los alemanes del Cáucaso y del Kubán. El frente meridional, en colaboración con el del Cáucaso septentrional, tenía la misión de conquistar Rostov y avanzar después hacia el Oeste, siguiendo la costa del mar de Azov, empujando al enemigo hacia las tropas de Vatutin.

Mientras tanto los alemanes habían dividido el Grupo de Ejércitos Sur. Las 19 divisiones del ala septentrional formaban ahora el Grupo de Ejércitos B y las 18 divisiones del sector meridional constituían el Grupo de Ejércitos del Don. Por lo tanto, Golikov tendría que ocuparse principalmente del primero y Vatutin del segundo.

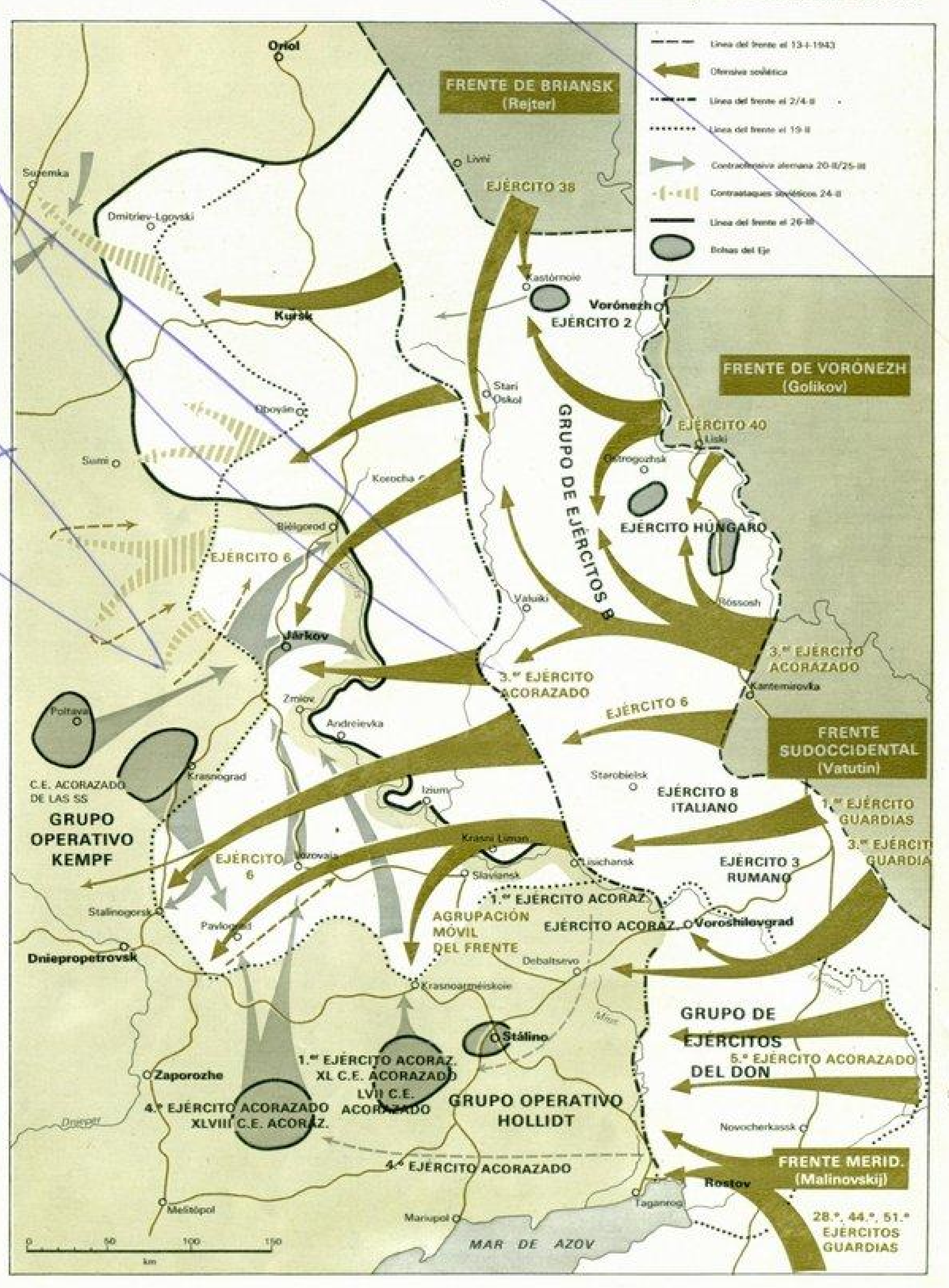
Aparte la dudosa posibilidad de mantener la presión necesaria con fuerzas tan cansadas como las de Golikov y Vatutin, había otro detalle del plan del STAVKA que merece discutirse. Este detalle establecía que la dirección principal de las operaciones de Golikov debía proceder en dirección a Járkov y la de Vatutin hacia el Sudoeste, o sea hacia la costa. Por consiguiente, si todo marchaba como estaba previsto, el grueso de las fuerzas de los dos frentes procederían en direcciones divergentes, y entre uno y otro abrirían una brecha.

Si los alemanes resultaban estar menos desmoralizados de lo que suponía el STAVKA, esta brecha podría representar un gran peligro, por lo que habría sido muy conveniente tomar, por prudencia, alguna medida preventiva. Pero la reserva estratégica rusa no disponía sin duda de fuerzas suficientes para llenar el vacío, pues el STAVKA estaba proyectando, para mediados de febrero, un ataque contra el Grupo de Ejércitos del Centro, que preveía la utilización de todas las fuerzas del frente occidental, del de Kalinin y del de Briansk, del recién constituido Ejército 70 de la reserva estratégica y de los Ejércitos 25 y 65 de Stalingrado. Si llegaba a ser necesario taponar el boquete, las únicas fuerzas disponibles en la zona meridional habrían de ser, con toda certeza, las que asediaban Stalingrado. El Ejército 6 le rindió así el último servicio al tercer Reich defendiéndose hasta primeros de febrero.

Un comienzo prometedor

Todo esto, sin embargo, pertenecía al futuro, aunque no lejano. Por el momento eran aún los rusos los que llevaban la iniciativa. El día 13 de enero de 1943 las fuerzas de Golikov partieron de la orilla oriental del alto Don y en 15 días destruyeron, según el plan, con sucesivos golpes, el Ejército 2 húngaro y el Ejército 8 italiano, capturando unos 80.000 prisioneros, barriendo las defensas del Eje en un frente de casi 240 km y avanzando unos 150 km hacia el Oeste. Gracias a estos éxitos los elementos avanzados de las fuerzas soviéticas se encontraron al sur y al oeste del Grupo de Ejércitos B.

Golikov, casi sin concederse descanso, ordenó que sus fuerzas efectuasen una conversión hacia el Norte y empezó a infiltrarse en la zona de la retaguardia alemana, efectuando una doble maniobra: el ala izquierda dirigida hacia el Noroeste, hacia Kursk, y el ala derecha hacia el Norte, en dirección a Kastórnoie. Simultáneamente dos columnas del frente de Briansk, mandadas por el general M. A. Reyter, comenzaron a avanzar hacia el Sur, para realizar una conjunción con las fuerzas de Golikov y cerrar así al Grupo de Ejércitos B en una bolsa semejante a aquella en la que Guderian había copado a las fuerzas del fren-



Después de la ofensiva soviética del 13 de enero, todo el sector del frente avanzó hacia Occidente, en una serie de ataques desencadenados desde el frente de Vorónezh, el sudoccidental y el meridional. A mediados de febrero, los Ejércitos del frente sudoccidental se encontraban ya en Pavlograd, a unos 30 km del Dnieper. Para los alemanes parecía perdida cualquier esperanza de recuperación. Pero el 20 de febrero, el *Feldmariscal* von Manstein, que había concentrado sus fuerzas en el sector de Krasnograd y al oeste de Krasnoarméiskoie, atacó. El 31 de marzo, después de haber reconquistado Járkov y Biélgorod, las tropas germanas rechazaron a los rusos a la orilla oriental del alto Doniets.



Obús soviético de 122 mm en posición al oeste de Járkov, reconquistada por el Ejército ruso el 16 de febrero y abandonada el 15 de marzo siguiente, a consecuencia de la contraofensiva alemana. (Imperial War Museum)

te soviético sudoccidental en Kíev, 18 meses antes. Desde luego era un comienzo prometedor.

No menos prometedor fue el principio de la ofensiva de Vatutin. Su objetivo principal era el Ejército 3 rumano. En 1941, los rumanos, impulsados por el deseo de reconquistar la parte del territorio nacional que Stalin había anexionado a la nación rusa el año anterior, habían combatido muy bien; pero ahora las cosas habían cambiado. No era fácil convencer a un soldado rumano de que los acontecimientos bélicos del curso medio del Don le afectaban de cerca; por otra parte, ni su moral ni su armamento y equipo eran los más indicados para hacer frente al Ejército soviético y al crudo invierno ruso. Así, los rumanos fueron derrotados como lo habían sido los húngaros y los italianos más al Norte, por lo que, a fines de enero, las fuerzas de Vatutin se encontraban en las proximidades de Lisichansk y de Voroshilovgrad, preparadas para lanzarse sobre el Grupo de Ejércitos del Don, siguiendo las instrucciones del STAVKA. El único factor negativo era el escaso número de alemanes que se encontraban entre la enorme cantidad de prisioneros capturados por las fuerzas de los dos frentes soviéticos.

Como ya se sabe, el mando de las fuerzas alemanas en el sector meridional lo había asumido el *Feldmariscal* von Manstein, quien se daba perfecta cuenta de lo peligrosa que era la situación y había llegado a la conclusión de que la única esperanza consistía en una defensa maniobrada que dejase avanzar al enemigo hasta que se separase de las fuentes de abastecimientos y hacerle frente después desde posiciones defensivas dispuestas con anterioridad.

La aplicación de este principio no podía menos de imponer un repliegue, hecho que en circunstancias normales provocaba invariablemente la desaprobación de Hitler y su desautorización inmediata y tajante; por lo que von Manstein había ideado un medio, sencillo pero eficaz, para alejar este peligro, dada la situación del momento. Su táctica consistía en informar al Alto Mando del Ejército de que actuaría «a su discreción» a menos que recibiese órdenes específicas de resistir en una determinada posición y en una fecha determinada. La pesada atmósfera de incertidumbre que dominaba en el OKW después del desastre de Stalingrado no favorecía la transmisión rápida de órdenes, e incluso Hitler no parecía muy inclinado a exhortar a las tropas a que se mantuviesen en sus puestos y compartieran el destino del Ejército 6. Manstein pidió entonces autorización para retirarse de Rostov hasta la línea del río Mius, aun sabiendo que en 1941 habían destituido al *Feldmariscal* Rundstedt por el mismo motivo y por ello, el 6 de febrero, cuando el avión personal de Hitler llegó a su puesto de mando con la orden de que se presentase ante el *Führer*, él esperaba lo peor.

Sin embargo, con gran sorpresa por su parte, encontró a un Hitler comprensivo y razonable, dispuesto incluso a discutir la retirada del Donbáss oriental, aunque la idea no le entusiasmaba. Autorizó a Manstein a replegarse sobre el río Mius, y a continuación el *Feldmariscal*, con cierta audacia, mencionó incluso la cuestión de la puesta de nuevo en vigor del cargo de comandante en jefe del Ejército *(Oberbefehlshaber des Heeres)*, que el mismo Hitler aboliera tiempo atrás cuando había destituido a Brauchitsch, al comienzo de la ofensiva soviética en el sector de Moscú. Hitler puso ciertas objeciones, pero en tono razonable, y Manstein, acabado el informe, sintió que había conquistado la confianza del *Führer*.

Puede ser que el suave tratamiento que recibiera Manstein por parte de Hitler estuviese determinado por el hecho de que había disminuido temporalmente la confianza del *Führer* en su propio

genio militar, y también porque el Ejército 6, que había obedecido sus órdenes de resistir, se había rendido hacia tan sólo cuatro días. Pero, fuera cual fuera la razón, Manstein se sintió lo suficientemente alentado para poner en marcha sus planes de cara a la contraofensiva y realizar los repliegues tácticos necesarios. Comenzó inmediatamente a concentrar fuerzas en el Donbáss, y el mismo día se completaron las disposiciones encaminadas a trasladar cierto número de divisiones desde Francia a Ucrania. El traslado debía comenzar antes de una semana.

El plan de Manstein para la contraofensiva era audaz en su concepción. El *Feldmariscal* pensaba constituir dos fuerzas de choque: una a cuya cabeza figuraría el Cuerpo de Ejército Acorazado de las SS, en el sector de Krasnograd, y otra, que tuviese como base los Ejércitos Acorazados 1 y 4 al oeste de Krasnoarméiskoie. Mientras tanto llegarían más divisiones de Francia y cuando hubieran concluido los preparativos se lanzarían todas las fuerzas de choque hacia el Norte y hacia el Este para aplastar a las puntas avanzadas de las columnas soviéticas, haciendo retroceder a los restos de las mismas más allá del Donbáss septentrional y reconquistando Járkov.

Parece ser que Manstein no había tomado las necesarias medidas de precaución para evitar que el enemigo se enterara de sus intenciones, y tanto los comandantes soviéticos locales como los órganos centrales del Servicio de Información del Estado Mayor General ruso disponían de datos detallados de los planes germanos proporcionados por el reconocimiento aéreo, la exploración efectuada por las patrullas de caballería y por los partisanos. Pero las valoraciones que extrae un Servicio de Información, especialmente en una situación fluida, deben ir más allá de la simple elaboración de los datos. Era necesario interpretar los informes seguros de que se disponían para intuir qué intenciones expresaban. Y fue en eso donde se equivocó el Servicio de Información soviético.

Resumiendo la situación en breves palabras, se puede afirmar que los elementos en los que los soviéticos se podían basar con mayor seguridad eran los siguientes: Golikov y Vatutin continuaban avanzando rápidamente, liberando una ciudad tras otra: Vorónezh el 26 de enero, Kursk el 8 de febrero y Járkov y Voroshilovgrad hacia el 16. Más al Sur, el general Malinovskij, nombrado comandante del frente meridional después de fracasado el intento alemán de liberar a las fuerzas cercadas en Stalingrado, conquistaba Rostov y Novocherkassk y continuaba avanzando hacia el río Mius. Los rusos habían reconquistado ya muchos miles de kilómetros cuadrados de territorio y los aliados de Alemania habían sido prácticamente eliminados. A pesar de todo, el número de alemanes hechos prisioneros era muy escaso, y por otra parte llegaban continuamente noticias acerca de grandes movimientos de fuerzas germanas que se estaban desplazando hacia el Oeste, concentrándose en determinadas zonas al este de la confluencia del Dnieper.

Al mismo tiempo, el despliegue de las fuerzas alemanas y, sobre todo, la reducida cobertura del sector comprendido entre el fuerte «Grupo operativo Lanz», en las proximidades de Járkov y de Slaviansk, parecían indicar que no tenían intención alguna de oponer una tenaz resistencia a lo largo de toda la línea. Desde Slaviansk hasta la costa del mar de Azov había una serie de unidades agrupadas apresuradamente: varias divisiones de infantería bastante malparadas y el grueso de la 1ª y 4ª *Panzerarmee*. Las fuerzas soviéticas habían efectuado dos penetraciones profundas en esta zona; una de ellas llevada a cabo por el Cuerpo de Ejército de caballería del frente sudoccidental y la otra por una fuerza consistente, constituida por carros de combate e infantería motorizada, pertenecientes al Ejército 1 de Guardias del general Kuznetsov. La caballería había cortado la línea ferroviaria más importante, que iba de Este a Oeste, en las proximidades de Debaltsevo, por lo que la única vía de abastecimiento por ferrocarril todavía en manos de los alemanes que se encontraban en la línea del Mius era la que iba de Mariupol a Taganrog, difícil e indirecta. Además, los carros de combate del general Kuznetsov se encontraban en Grisino, a tiro de fusil de la línea ferroviaria principal que salía de Dnipropetrovsk, de la que dependían, para sus abastecimientos, el Ejército Acorazado 1 y los Grupos operativos Hollidt y Fretter-Pico.

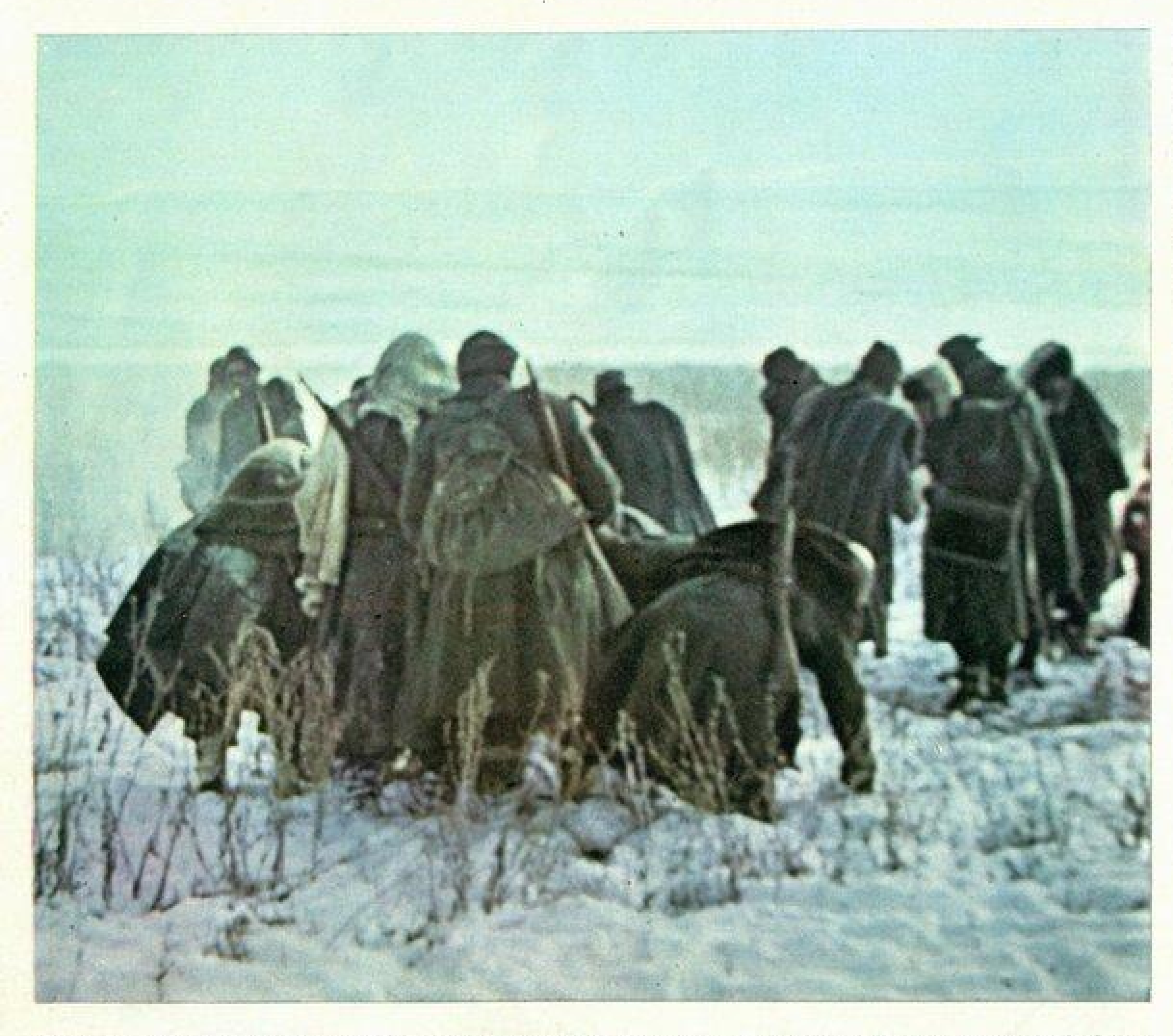
Optimismo y euforia

El día 17 de febrero, tras la conquista de Pavlograd, las fuerzas soviéticas se encontraban a poco más de una treintena de kilómetros del Dnieper, y algunas pequeñas unidades de caballería que se adelantaron habían llegado ya a la orilla oriental; al mismo tiempo, algunos carros de combate de Kuznetsov avanzaban por las proximidades del

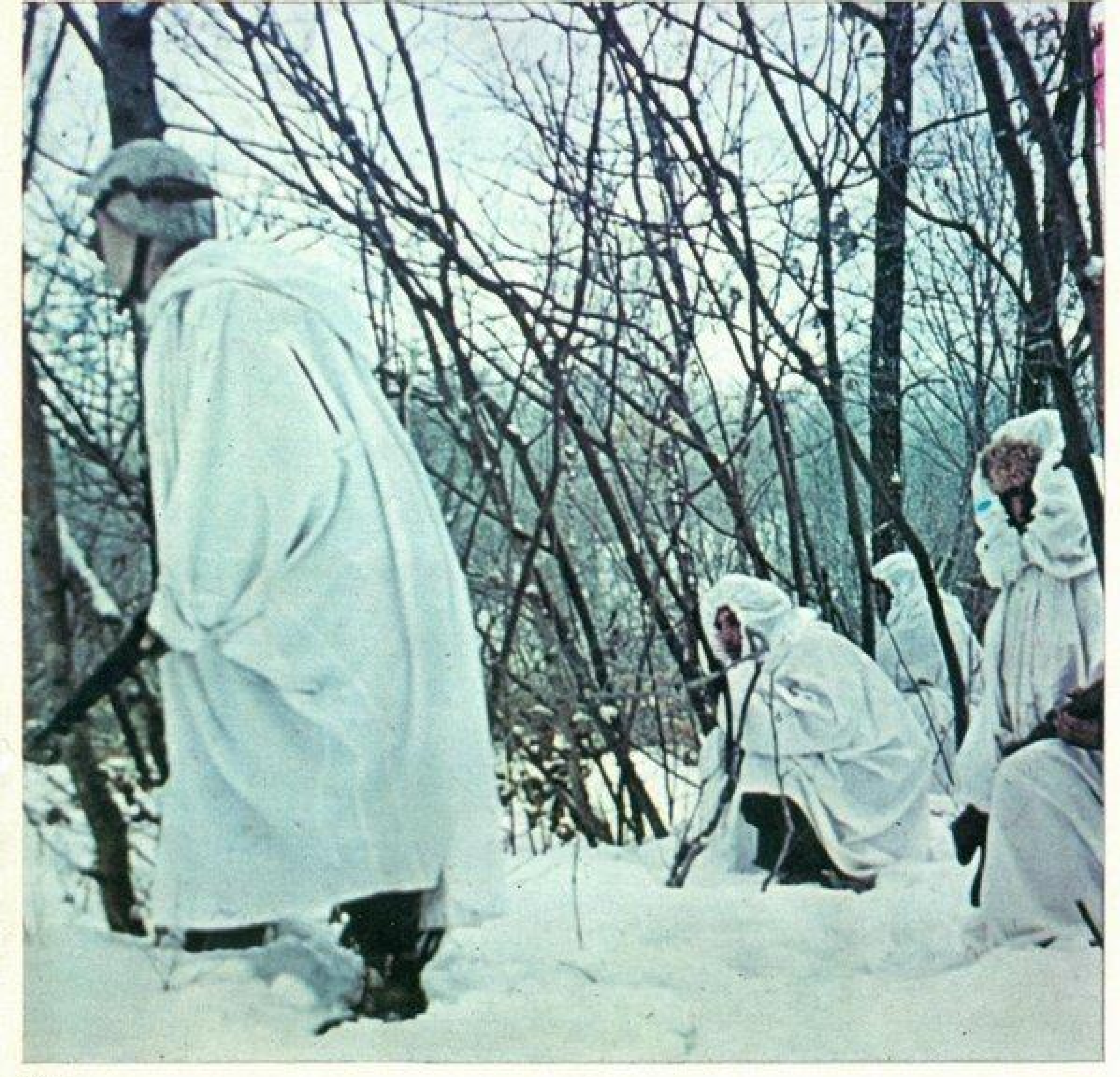




Arriba: fuerzas rusas limpiando de enemigos un pueblo durante la ofensiva soviética invernal. Abajo: carros de combate soviéticos *T-34* atravesando Pavlograd, conquistada el 17 de febrero.
(Imperial War Museum) - (United Press)



Arriba: patrulla italiana detenida en las cercanías de un pueblo soviético. Abajo: diciembre de 1942: una patrulla de alpinos realizando una labor de reconocimiento en las cercanías de Baloka, en el frente del Don. *(Roberto Cacchi)*



puesto de mando de Manstein en Zaporozhe. Por consiguiente, el cuadro general de la situación, desde el punto de vista soviético, daba aún la impresión de que los alemanes estaban indecisos y desorganizados, y ningún indicio permitía deducir con seguridad que estuviesen preparando una contraofensiva. Las fuerzas alemanas continuaban concentrándose y todo lo que se podía afirmar con certeza, en el transcurso de esta fase, era que estaban moviéndose hacia el Oeste fuerzas enemigas muy considerables.

Dada la atmósfera de optimismo y de euforia que reinaba en el campo soviético, era natural que dichos movimientos se interpretasen como el preludio de una retirada general de todas las fuerzas alemanas de Ucrania oriental. El mismo Golikov, a quien más tarde se nombró mariscal, reconocería después de la guerra: «En aquella fase valoré erróneamente las intenciones y las posibilidades del enemigo. El error consistió en considerar como una retirada el movimiento masivo de las fuerzas mecanizadas alemanas hacia Poltava. En realidad el enemigo replegaba al Cuerpo de Ejército Acorazado de las SS hacia la citada zona de Poltava para lanzar desde allí su contraofensiva, con el apoyo de las fuerzas mecanizadas que a su vez se habían concentrado en el Donbáss».

Pero Golikov no fue el único que cometió este error. Vatutin estaba tan profundamente convencido de que los alemanes se estaban retirando rápidamente, que ni siquiera tuvo en cuenta las serias dudas expresadas por su sustituto, general Popov, y por el comandante del Ejército 1 de Guardias, teniente general Kuznetsov, quienes eran de la opinión de que el frente sudoccidental no debía, y en realidad no podía, lanzar una ofensiva en toda la línea. Le recordaron el gran cansancio de los hombres, las dificultades de los abastecimientos, el desgaste de gran parte de las armas y del equipo, la escasez de los efectivos de casi todas las unidades y la creciente rigidez de la resistencia presentada por los alemanes.

Todo fue inútil. Vatutin consideraba que el frente sudoccidental estaba en condiciones de cercar y de destruir a las fuerzas alemanas que se hallaban en el Donbáss y afirmaba que lo haría antes del deshielo primaveral. Hasta la organización central del Servicio de Información en el Estado Mayor General, normalmente muy cauta, pero en este caso influida sin duda por la seguridad de los comandantes, compartía aquel difuso optimismo y hablaba de una inminente retirada completa del enemigo a la otra orilla del Dnieper. Por todo ello el STAVKA ordenó a las fuerzas del frente de Vorónezh, del sudoccidental y del meridional que persiguieran al enemigo, al que se suponía ya en retirada, y que lo rechazaran completamente de Ucrania, al este del Dnieper, utilizando así unas fuerzas que estaban combatiendo duramente desde hacía tres meses en otra ofensiva general a lo largo de un frente de más de 640 km, entre Chernigov y Jersón. Todo esto, además, sin que se hubieran resuelto los problemas de abastecimiento (considérese, por ejemplo, que la línea ferroviaria más próxima, que conducía a Járkov, se encontraba a unos 104 km, en la retaguardia).

Aun hoy, a tantos años de distancia de aquellos acontecimientos, resulta difícil explicar el excesivo optimismo que indujo a los rusos a abandonar, casi de sopetón, la planificación impecable y la apropiada realización que habían transformado el casi desastre de Stalingrado en una aplastante victoria por su parte. Quizás la obsesión que sentía Stalin por Járkov y Kíev fuera uno de los elementos determinantes. Después de todo, a la contraofensiva de Moscú, en diciembre de 1941, cuyo plan se había elaborado magníficamente, le siguió una ofensiva de primavera absolutamente mal planeada, en el curso de la cual se había reconquistado y perdido de nuevo la ciudad de Járkov.

Ahora se sabe que el mariscal Zukov y otros muchos comandantes del frente habían plantea-

do algunas objeciones respecto a la elección del sector meridional para la gran ofensiva soviética de 1942; pero Stalin hizo caso omiso de sus argumentos, pues Járkov tenía para él una importancia simbólica, que iba mucho más allá incluso de la de que tenía como centro industrial, o quizás porque era la mayor de las ciudades soviéticas caídas en manos del enemigo (Kíev tenía casi el mismo número de habitantes).

Y respecto a la operación de que estamos hablando, podría ser sintomático el hecho de que Stalin poco después de la segunda liberación de Járkov, se confiriera de *motu proprio* el grado de mariscal de la Unión Soviética. Análogamente, la reconquista del Dnieper sería la condición preliminar para la reconquista de Kíev, y no puede descartarse la posibilidad de que este factor influyera en el plan de la ofensiva. De cualquier modo, la prisa y la insuficiencia de los preparativos no eran típicos del STAVKA cuando actuaba de forma autónoma, lo que hace sospechar que el Alto Mando cedió a las presiones ejercidas por el dictador soviético en contra de una visión militar más realista.

Por otra parte, tal vez no sea justo acusar demasiado al Mando Supremo soviético por su error de interpretación de los datos. En efecto, también Hitler se mostró preocupado ante la excesiva prisa de Manstein por abandonar los territorios ocupados, y el 17 de febrero fue personalmente al puesto de mando de Zaporozhe para pedir explicaciones. Manstein había pedido al general Zeitzler unas diez o doce nuevas divisiones para agruparlas en dos Ejércitos. Pero esta petición no se había aceptado en el sentido indicado por Manstein, aunque no obstante se estaba realizando, efectivamente, el traslado de cierto número de divisiones que se encontraban en Francia, y Zeitzler, por su parte, había aceptado gustoso el plan de Manstein para la contraofensiva, «ordenándole» que la lanzase. Y ahora, Hitler, que se había repuesto parcialmente del golpe recibido a causa de la pérdida del Ejército 6, le reprochaba a Manstein que le pidiera continuamente refuerzos, cuando ni siquiera la mitad de las fuerzas de que disponía estaban combatiendo aún; y por ello volvió una vez más a su vieja fórmula: «Resistir sin ceder». Pedía, además, la reconquista de Járkov y la preparación de una ofensiva frontal.

Pero Manstein se opuso. Le hizo observar pacientemente que los rusos habían estado empeñados activamente durante tanto tiempo que ya debían haber agotado las reservas y desgastado gran parte de los carros de combate. La intención de estos últimos era aún, casi con seguridad, avanzar hacia la costa, a la espalda de las fuerzas alemanas del sector meridional; mas para ello, se verían obligados a reconquistar ante todo los puentes del alto Dnieper, y ese sería el mejor momento para lanzar el ataque a las fuerzas acorazadas, desde el Norte y desde el Sur. La operación se llevaría a cabo poco antes del deshielo primaveral, que hacía impracticables las carreteras e impedía los movimientos rápidos de los carros de combate, por lo que Járkov caería por sí sola, como un fruto maduro. Inmediatamente después comenzaría el deshielo, justo a tiempo para impedir una contraofensiva soviética y para dar a las fuerzas alemanas una tregua de seis semanas, durante las cuales podrían consolidar las posiciones conquistadas y reorganizarse.

Hitler se dejó convencer y regresó a Alemania el 19 de febrero, permitiéndole a Manstein seguir con sus complicadas modificaciones impuestas por el plan en el despliegue de las fuerzas. Este plan era como sigue:

- Durante la primera fase, el Cuerpo de Ejército Acorazado de las SS se reuniría en los alrededores de Krasnograd, mientras los Cuerpos de Ejército Acorazados XLVIII y LVII se concentrarían en Krasnoarméiskoie (por una casual ironía estos nombres significaban «ciudad roja» y «ciudad del Ejército Rojo»), desde donde, con una maniobra convergente, atacarían el ala derecha del frente



Unidad rumana motorizada esperando la partida de la columna. El Ejército 3 rumano, desplegado entre Lisichansk y Voroshilovgrad, fue aniquilado en enero de 1943, en el transcurso de la ofensiva de las fuerzas de Vatutin. (Alfredo Zennaro)



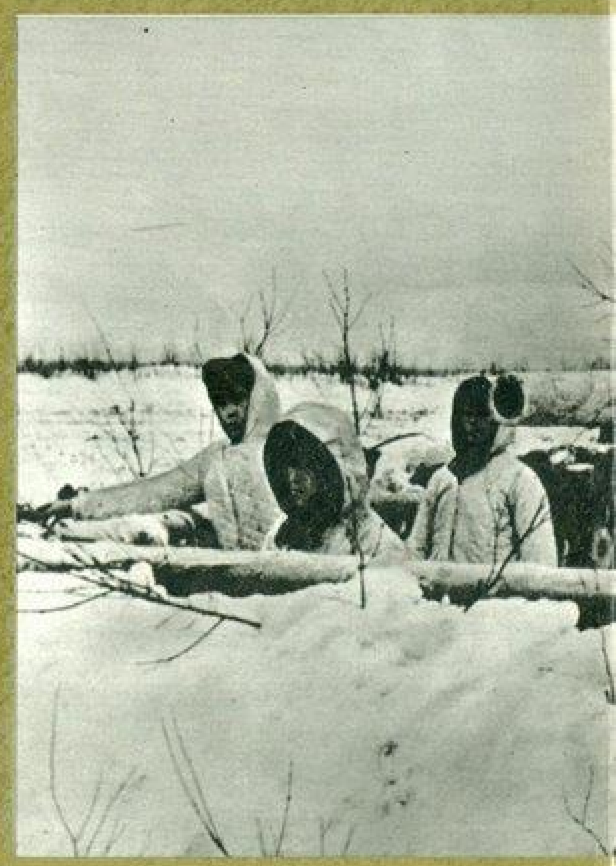


Arriba: «Panzergrenadier» en un vehículo semioruga que les permitía seguir de cerca los movimientos de las unidades de carros. Abajo: un carro de combate *MK-IV* avanzando sobre la nieve: el inteligente empleo de las fuerzas acorazadas por parte de Manstein permitió a la *Wehrmacht* hacer frente a las fuerzas soviéticas. (Alfredo Zennaro)

Arriba: carro de combate «MK-IV», perteneciente a la División «Gran Reich», en una detención en el frente de Járkov. A la izquierda: unidad acorazada alemana atacando a las fuerzas soviéticas al este de Krasnograd. Abajo: cañón alemán de 88 mm apostado en una plataforma enterrada en la estepa. La ofensiva desencadenada por von Manstein sorprendió por completo al Ejército ruso; además, tras los combates, las fuerzas soviéticas habían agotado sus reservas y desgastado sus unidades acorazadas.

(Alfredo Zennaro) - (Sado-Opera Mundi) - (Roger Viollet)





sudoccidental ruso, haciéndola retroceder hasta más allá del Doniets septentrional.

- En la segunda fase de la operación se reunirían al sudoeste de Járkov, atacarían el frente de Vorónezh, haciéndolo retroceder también más allá del Doniets septentrional, y reconquistarían Járkov y Biélgorod.
- En la tercera fase, la ofensiva se dirigía contra Kursk y la 2ª *Panzerarmee*, del Grupo de Ejércitos del centro, la apoyaría atacando a su vez hacia el Sur, desde el sector de Oriol, para llevar a cabo una conjunción con las divisiones de Manstein procedentes del Sur.

Desde luego, era indispensable proceder, lo más rápidamente posible, a la reunión de las fuerzas, para que la ofensiva pudiese comenzar el 19-20 de febrero. La operación estuvo bajo la supervisión del Estado Mayor del mando del Ejército Acorazado 4, al que se había retirado del Mius con este fin, mientras que sus divisiones se trasladaron al mando del Grupo operativo Hollidt. El día anterior al del comienzo de la ofensiva, el Estado Mayor de la 4ª *Panzerarmee* asumió el mando de las fuerzas concentradas en Krasnograd y Krasnoarméiskoie: en total, siete divisiones acorazadas, la División de Infantería Motorizada *Viking* de las SS y cuatro divisiones de infantería del Ejército. A partir de este momento todo dependía de la valoración exacta por parte de Manstein, de las condiciones en las que se hallaban las fuerzas soviéticas y de su grado de conocimiento de lo que se estaba preparando.

Y lo cierto es que el general Vatutin se vio completamente sorprendido. El 18 de febrero, siguiendo las instrucciones del STAVKA, había lanzado su ofensiva. El plan preveía la utilización de su Ejército 6, reforzado por un Cuerpo de Ejército acorazado y por otro de caballería, para cortarle al enemigo la retirada hacia el Dnieper y para atacar después con el resto de sus fuerzas y con las del frente meridional a los alemanes inmovilizados (por lo menos así lo suponían) en la región del Donbáss.

Pero aunque sus suposiciones no hubieran sido de un optimismo tan injustificado, tampoco sus fuerzas estaban en condiciones, ni mucho menos, de poder llevar a cabo una operación de tal envergadura. Su formidable Agrupación móvil del frente, compuesta originariamente por cuatro cuerpos de Ejército, más dos brigadas acorazadas, y por una división de infantería y por tres brigadas de esquiadores, se había reducido tanto en el transcurso de meses y meses de combates, que al comienzo de la operación contaba tan sólo con 13.000 hombres y 53 carros de combate eficientes, es decir, más o menos un cuarto de los carros de combate de una *Panzerdivision* que tuviera el total de sus efectivos. Así, pues, el desprevenido Vatutin estaba lanzando su ala derecha contra fuerzas alemanas que gozaban de una ventaja numérica de dos a uno en hombres, de siete a uno en carros de combate y de tres a uno en aviones.

En estas circunstancias iba a ser muy difícil que la ofensiva del general soviético tuviese éxito. Y, en efecto, fracasó. No se alcanzó ninguno de los objetivos previstos, y además, el 19 de febrero, el reconocimiento aéreo reveló fuertes concentraciones de medios acorazados alemanes alrededor de Krasnograd y al sudoeste de Kranoarméiskoie, y así como gran número de unidades enemigas que bajaban de los trenes en Dniepropetrovsk.

La ofensiva de Manstein comenzó el 20 de febrero. El Cuerpo de Ejército Acorazado de las SS avanzó desde Krasnograd hacia el flanco del Ejército 6 de Vatutin, mientras el Cuerpo de Ejército Acorazado XL atacaba desde Kranoarméiskoie la Agrupación móvil del frente. Ya hacia el atardecer, la División de las SS *Das Reich* había llegado a Stalinogorsk y en el flanco derecho de las fuerzas de Vatutin se estaba abriendo una brecha de más de 35 km. A pesar de todo Vatutin se obstinó en creer que toda esta actividad del enemigo estaba encaminada tan sólo a cubrir una retirada general y continuó imponiéndole a su Ejército 6 una actitud ofensiva, ordenando que cruzase el Dnieper y ocupase algunas grandes ciudades en el transcurso de los tres días siguientes. Conservó todavía su optimismo hasta el día 24 de febrero, cuando admitió, en el informe sobre la situación enviado al STAVKA, que no se encontraba ante un repliegue del enemigo protegido por combates, sino ante una gran ofensiva. Mientras tanto, su Agrupación móvil del frente había perdido casi todos los carros de combate, una parte del Ejército 6 estaba cercado y uno de sus Cuerpos de Ejército acorazados se hallaba detenido, a unos 95 km más adelante del grueso de sus fuerzas, por falta de carburante.

Una vez aclarada la situación, Vatutin intentó tomar medidas enérgicas, desplazando algunas Grandes Unidades del flanco izquierdo al derecho, que se encontraba amenazado, pidiendo refuerzos, solicitando que las fuerzas del frente meridional entrasen en acción (con el fin de mantener empeñadas a una parte de las fuerzas alemanas), que una parte de las fuerzas aéreas de los otros frentes interviniese contra las divisiones acorazadas que lo estaban atacando y, por último, que el frente de Vorónezh se apresúrase a intervenir contra el flanco del enemigo.

Se trataba de movimientos justificados y necesarios, pero ya era demasiado tarde para que esta medida surtiera efecto alguno. El 27 de febrero los alemanes habían vuelto a ocupar Lozovaia y perseguían a las fuerzas del ala derecha de Vatutin hacia el curso superior del Doniets; el día siguiente, por la tarde, el XL *Panzerkorps* llegó al río, al oeste de Izium. El flanco izquierdo del frente de Vorónezh, a las órdenes de Golikov, estaba completamente expuesto a causa de la retirada de las fuerzas de Vatutin y se encontraba por ello en una situación precaria.

Golikov había reaccionado con mayor rapidez. Desde el 21 de febrero se había sentido muy alarmado por el hecho de que, después del ataque alemán al Ejército 6, la *Wehrmacht* ejerciese una fuerte presión sobre el flanco derecho de Vatutin, alejándolo de su flanco izquierdo; por ello había pedido y obtenido del STAVKA permiso para disponer que dos de sus Ejércitos, el Acorazado 3 y el 69, efectuaran una conversión hacia la izquierda para penetrar en el flanco de las fuerzas germanas. La operación, iniciada el 24, consiguió escasos resultados, pues los alemanes reforzaron el flanco amenazado con la División Motorizada *Grossdeutschland*.

El STAVKA trasladó entonces el Ejército Acorazado 3 al frente sudoccidental; pero mientras dicho Ejército se reunía para lanzar un ataque contra el flanco, el enemigo se le adelantó con un potente ataque de carros de combate y aviones y el 2 de marzo todas sus unidades, excepto la caballería, estaban cercadas en las proximidades de Kicigevka. Algunas unidades consiguieron romper el cerco durante la noche del 3 al 4 de marzo; pero, en la práctica, el Ejército 3 había dejado de existir como Gran Unidad operativa. El día 3 de marzo, Vatutin se vio obligado a retirar toda su ala derecha más allá del Doniets septentrional y a establecer una línea defensiva en la orilla izquierda del río, entre Andreievka y Krasni Liman, abandonando unos 1500 kilómetros cuadrados del territorio recién liberado y haciendo retroceder la línea del frente casi 96 km desde su punto

MANSTEIN DETIENE AL EJÉRCITO RUSO

1942

12 de diciembre: la Agrupación Hoth parte de Kotiélnikovski para ayudar al Ejército 6 y romper el cerco en Stalingrado.

24 de diciembre: las fuerzas soviéticas rechazan a la Agrupación Hoth hasta la línea del Manich.

1943

13 de enero: comienza la cuarta batalla por Járkov. El frente soviético de Vorónezh ataca al Noroeste, en dirección a la ciudad, mientras el frente sudoccidental se dirige al Oeste, para cortar a los alemanes el camino de retirada del Cáucaso.

26 de enero: los rusos reconquistan Vorónezh.

2 de febrero: los restos del Ejército 6 capitulan en Stalingrado.

8 de febrero: las fuerzas soviéticas reconquistan Kursk.

16 de febrero: los rusos reconquistan Járkov y Voroshilovgrad.

17 de febrero: los soviéticos reconquistan Pavlograd, a 30 km del Dnieper. Manstein comienza a concentrar sus fuerzas para la proyectada contraofensiva.

20 de febrero: Manstein lanza su primer ataque, un movimiento de tenaza para deshacer la ofensiva soviética hacia el Dnieper.

27 de febrero: puntas avanzadas de unidades acorazadas alemanas alcanzan el Doniets, amenazando el flanco del frente soviético de Vorónezh.

2-4 de marzo: los alemanes cercan y destruyen al Ejército Acorazado 3 soviético.

3 de marzo: el frente sudoccidental ruso retrocede, cediendo casi 1500 kilómetros cuadrados de terreno recientemente reconquistado. Manstein concentra cuatro *Panzerkorps* al sudoeste de Járkov para la fase sucesiva: el rápido avance hacia el frente de Vorónezh.

15 de marzo: los alemanes vuelven a ocupar Járkov.

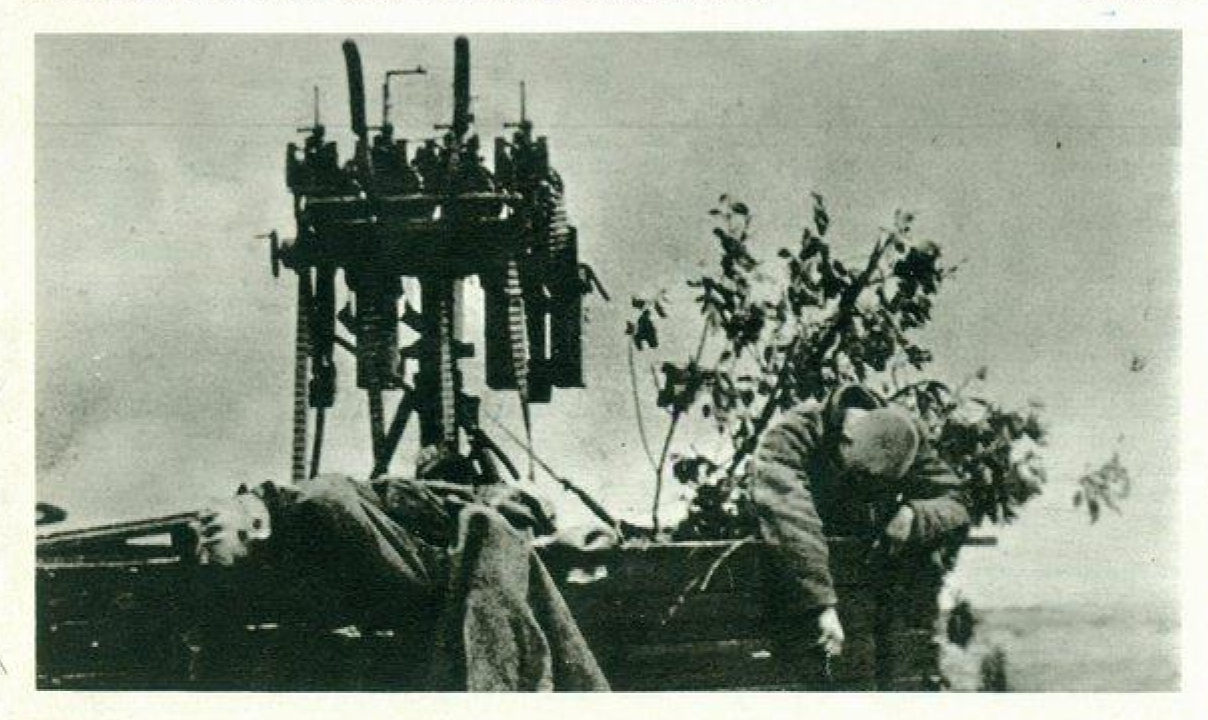
18 de marzo: las tropas alemanas entran en Biélgorod.

31 de marzo: los rusos se ven obligados a replegarse a la orilla oriental del alto Doniets. El deshielo primaveral impide ulteriores ataques alemanes y el enorme saliente de Oriol-Kursk se convierte ahora en el sector dominante del frente oriental. Pero la ofensiva de Manstein, favorecida por los erróneos cálculos del mando soviético, ha salvado a la *Wehrmacht* del peligro de ser arrollada después del desastre de Stalingrado y el Eje se ocupa en reconstruir sus fuerzas para lanzar la tercera ofensiva contra la Unión Soviética.



Fuerzas alemanas avanzando en dirección a Járkov, ciudad que reconquistarían el 15 de marzo. Después de la contraofensiva del 20 de febrero, las fuerzas alemanas consiguieron volver a ocupar parte del territorio perdido. (Alfredo Zennaro)





Arriba: un *MK-III* autopropulsado avanza dificultosamente por el terreno reblandecido por el deshielo. Abajo: ametralladora cuádruple antiaérea soviética destruida por los alemanes. El deshielo impidió la realización de la fase final del plan alemán: el ataque contra Kursk, con la 2ª *Panzerarmee* del Grupo de Ejércitos del Centro. (Alfredo Zennaro)

más avanzado. La primera fase de la ofensiva de Manstein había concluido con éxito. Ahora le correspondía al frente de Vorónezh hacer frente al huracán que se avecinaba. En efecto, cuatro *Panzerkorps* se reunieron rápidamente al sudoeste de Járkov (el de las SS, el XL, el XLVIII y el LVII) y el día 4 de marzo comenzó la segunda fase de la operación.

La situación de Golikov no era, desde luego, nada envidiable. Le faltaba el grueso de sus fuerzas acorazadas, el Ejército 3, que como hemos dicho estaba ya totalmente perdido; por otra parte, en un intento de mantener el enlace con el frente sudoccidental mediante una conversión del ala izquierda mientras el centro y el ala derecha continuaban avanzando, según las instrucciones del STAVKA, había ampliado su frente hasta alcanzar la extensión de casi 400 km. También Golikov, como Vatutin, se había alejado de los centros logísticos que le proporcionaban sus abastecimientos. Y, para hacer aún más crítica la situación, el deshielo había empezado muy pronto, y cualquier limitación que pudiera haber impuesto a la movilidad de las 12 *Panzerdivisionen* alemanas que lo amenazaba por el flanco quedaba más que compensada por las dificultades adicionales de su abastecimiento que creaba a sus 25 malparadas divisiones de infantería y al reducido número de brigadas acorazadas, todas ellas muy por debajo de sus efectivos normales.

Por lo tanto, no le quedaba otra alternativa que renunciar a Járkov; y, en efecto, la ciudad quedó abandonada el 15 de marzo. Tres días después se abandonó también Biélgorod, y a fines de mes el frente de Vorónezh se encontraba de nuevo en la orilla oriental del alto Doniets. Así, pues, también la segunda fase del plan Manstein se había realizado brillantemente, según las previsiones.

El deshielo primaveral había comenzado ya, y la tercera fase, es decir la continuación de la operación en dirección a Kursk, con la colaboración del Grupo de Ejércitos del Centro, tuvo que suspenderse por el momento. La línea guarnecida por las fuerzas de Golikov se convirtió en el frente meridional del enorme saliente de Kursk, y el frente de Vorónezh tuvo que soportar allí otra gran ofensiva alemana, que se desarrolló en julio y que fue la batalla más importante de las combatidas en el transcurso de 1943. Pero entonces hacía ya meses que el comandante no era Golikov. Probablemente su responsabilidad en la mal planteada ofensiva era menor que la que correspondía a Vatutin y al STAVKA, pero en realidad él era el general que había perdido materialmente Járkov. Por ello lo habían destituido del mando y sustituido; y, paradójicamente, quien lo sustituyó fue el propio Vatutin. Sin embargo, a ninguno de los dos podía acusárseles de incapacidad: ambos habían dado pruebas de su habilidad antes de sufrir este revés, como volverían a darlas también al correr del tiempo.

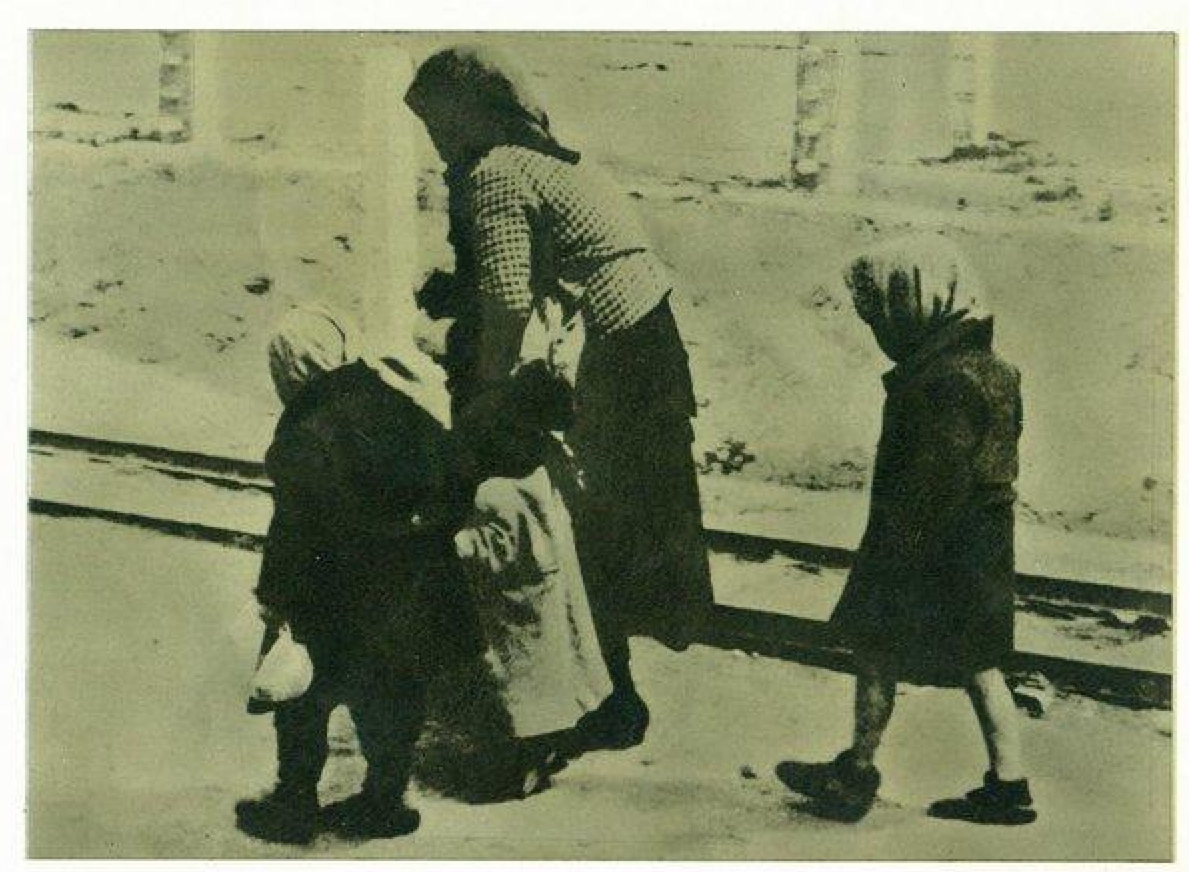
Es indiscutible que el fracaso de esta ofensiva soviética lo determinó una valoración equivocada de la capacidad de recuperación del enemigo, así como la falta de experiencia en la dirección de operaciones a un ritmo rápido, en las que el problema de los abastecimientos es de una importancia capital. Pero los soviéticos, como en otras ocasiones, aprendieron muy bien la lección y esta derrota no tuvo estratégicamente las graves consecuencias que podría haber tenido.

Para los alemanes el saliente de Kursk acabó representando una empresa dejada a medio hacer y a partir de entonces se convirtió casi en una obsesión. Este factor determinó, en gran parte, la elección del punto en el que los alemanes concentrarían el máximo esfuerzo durante el verano de 1943, señalando con ello todo el futuro desarrollo de la guerra, y dando lugar a la mayor batalla entre carros de combate que jamás se haya combatido. Pero antes de poderla lanzar, los alemanes tuvieron que dedicarse a la reorganización de las Grandes Unidades acorazadas y adoptar nuevos tipos de carros de combate.

LA FABRICA DE EXTERMINIO

Roger Manvell y Heinrich Fraenkel

El antisemitismo era una de las tendencias más profundamente arraigadas de la doctrina nazi; sin embargo, la trágica realidad que se escondía tras las vanas teorías de superioridad racial y de supremacía aria, proclamadas por los jerarcas nazis, sólo apareció con toda claridad cuando, tras la rápida expansión del tercer Reich, éste tuvo bajo su poder millones de seres "infrahumanos", indeseables, hebreos, etc. Los primeros intentos de exterminio en masa fueron un tanto titubeantes y burdos. Pero la capacidad de organización alemana supo vencer la batalla de la "sistematización" en los campos de Auschwitz-Birkenau, que, en 1943, alcanzaron una perfección extrema y una siniestra eficacia.



Recién llegados al campo de concentración de Auschwitz. En cuanto descendían de los trenes de transporte, los prisioneros debían formar a fin de someterse a la selección; para las madres con niños pequeños, los ancianos y los enfermos no cabían demasiadas alternativas: se los destinaba inevitablemente a las cámaras de gas. Los restantes prisioneros eran destinados a trabajos forzados o se los utilizaba como cobayas humanos. *(History of the Second World War)*

La política racial perseguida por Alemania tenía sus raíces en la complicada maraña de prejuicios que se remontaban a muchos años atrás en la Historia de Europa. La instintiva aversión que Hitler sentía por los judíos europeos comenzó durante su época juvenil en Viena. En el caso de Himmler, que llegó a ser el brazo derecho en la obra de eliminación de las comunidades hebreas europeas, estos prejuicios comenzaron a manifestarse desde su infancia y adolescencia.

En los años veinte, cuando el nazismo se afirmó como movimiento político, el antisemitismo era ya un elemento consustancial de su programa; los hebreos, acusados de ser la causa primordial de las desgracias alemanas durante la primera Guerra Mundial y de la «traición» que condujo a Alemania a la derrota, debían ser eliminados. Tener cualquier relación con un hebreo estaba considerado como una contaminación de la noble raza elegida y exaltada por Hitler, los llamados «arios», y uno de los deberes taxativos de las SS era conservar en la forma más absoluta la pureza de esta raza; de otra forma no podían ser acogidos en las filas de la *élite* ni gozar del privilegio de vestir el bello uniforme negro que, en el mundo nazi, simbolizaba una envidiadísima condición social.

La política de genocidio proclamada oficialmente

Sentadas estas premisas, era más que lógico que los jefes nazis tratasen de liberarse de los hebreos que vivían en Alemania ya en la primera fase de la purificación racial, en los años anteriores a la guerra, impulsando primero al exilio –con la consiguiente confiscación de bienes– a más de la mitad de la población hebrea alemana (que entonces estaba compuesta por unos 600.000 individuos), y luego persiguiendo y finalmente segregando a los que se habían quedado. En 1939, cuando comenzó la segunda fase de la opresión, después de la caída de Polonia, se adoptaron medidas más drásticas en lo referente a los numerosos hebreos polacos –más de 3.250.000–, en gran parte pobres, que se encontraron de improviso a merced de los alemanes.

En el curso de esta segunda fase, el concepto de genocidio entró a formar parte de la política oficial y, como ya hemos visto, en 1940-41 se crearon en Auschwitz y en otros lugares centros experimentales con el fin de estudiar el mejor sistema de transportar y eliminar a un gran número de personas y haciendo desaparecer todas las huellas. En esta siniestra actividad destacó Rudolf Hoess, comandante de Auschwitz. Sus colegas, directores de los otros centros principales (como, por ejemplo, Treblinka, Chelmno y Maidanek) aunque lograron eliminar casi 2.000.000 de prisioneros hasta el final de la guerra, quedaron en segundo término después de que Hoess elaboró, entre 1941 y 1943, la máquina más perfecta para la destrucción del hombre que jamás haya aparecido.

Auschwitz, como el campo gemelo de Birkenau, funcionó siempre con una doble finalidad: la primera era la de suministrar trabajadores forzados a las industrias de material de guerra, que habían construido a propósito establecimientos en los alrededores; la segunda consistía en la eliminación de aquellos que, por una razón

u otra, no eran aptos para el trabajo o bien eran excedentes del cupo requerido por las fábricas. Por lo tanto, la misión de Hoess era también doble: debía mantener en su número apropiado el grupo de esclavos destinados a los trabajos forzados y eliminar a aquellos que no eran necesarios.

Auschwitz-Birkenau, situados a una distancia de unos 3,5 km entre sí y rodeados por 13 km de hilo de alambre recorrido por una corriente eléctrica de alta tensión, estaban en constante expansión. Según las previsiones, en 1943 Auschwitz debía estar en condiciones de acoger a unos 30.000 prisioneros, y Birkenau se ampliaría hasta alcanzar los 200.000 puestos; pero nunca se llegó a esto. Según un cálculo prudente este último campo albergó raramente a más de 70.000 personas a la vez.

No obstante, Birkenau, construido en 1942 en el área de tres pueblos que se habían hecho evacuar, aumentó notablemente las dimensiones del complejo de Auschwitz, atravesado en su mitad por la línea ferroviaria que unía Cracovia a Viena. Pero todo lo que los pasajeros lograban vislumbrar fugazmente de aquel campo de muerte era la extensión interminable de los grandes barracones de madera y, quizá, la larga fila de vagones detenidos en las vías muertas. A los prisioneros se les hacía bajar de los trenes en la parte que no era visible desde la línea recorrida por los ferrocarriles ordinarios. Sólo las altas torres de vigía que se elevaban en el recinto exterior, revelaban que allí debía haber un especie de campo de castigo. Los hornos crematorios, que distaban unos 2,5 km, estaban escondidos en bosquecillos.

Hoess había experimentado las primeras cámaras de gas en Auschwitz, en septiembre de 1941, después de una visita de orientación a Treblinka, de la que había vuelto a su «reino» no muy satisfecho de lo que pudo ver. Las diez cámaras de gas de Treblinka sólo podían contener 200 personas y en cuanto a las máquinas empleadas para introducir óxido de carburo en los pulmones de las víctimas encerradas dentro no habían funcionado normalmente, de modo que todo el procedimiento de eliminación colectiva había resultado lento e inconveniente. Hoess improvisó una cámara de gas con bastante más capacidad, adaptando a este fin la cámara mortuoria del ex campo militar de Auschwitz. Ordenó a sus subordinados que hicieran entrar 900 prisioneros de guerra soviéticos, llegados recientemente, y, una vez las puertas quedaron herméticamente cerradas, hizo introducir a través de los respiraderos otro tipo de gas tóxico, el cyclon B, que normalmente se suministraba en forma de cristales y se empleaba para eliminar las ratas de los campos. El mismo Hoess hace la descripción de lo que ocurrió:

«Después de haber introducido el polvo se oyeron voces que gritaban "¡gas!", a las que siguió un griterío rabioso, mientras los prisioneros se arrojaban contra las puertas. Pero las puertas resistieron. Fue una cosa que me inquietó mucho y me hizo experimentar cierto disgusto, aunque me había imaginado la muerte por gas mucho peor... En aquel tiempo la matanza de los prisioneros de guerra soviéticos no me preocupó gran cosa. Se me habían dado órdenes al respecto y mi deber era seguirlas. Incluso debo admitir que aquella operación me tranquilizó, porque dentro de poco debía comenzar el exterminio en masa de los hebreos... Ahora ya teníamos el gas apropiado, y habíamos establecido el procedimiento».

Hoess creía que era muy importante establecer el procedimiento. Todas las fases se debían desarrollar ordenadamente, desde el momento en que se hacía descender de los trenes a los prisioneros, embrutecidos y deshechos, tambaleándose después de haber viajado días y días amontonados en los antihigiénicos vagones de ganado, hasta que se les enviaba a los vecinos centros de inscripción o de exterminio. Nada debía entorpecer el desarrollo perfecto de la operación. (En Treblinka el maquiavélico humorismo de las *SS* había llegado incluso a levantar, cerca del andén de carga y descarga, una estación ferroviaria fingida, semejante a un escenario cinematográfico, que infundía un sentimiento de confianza a los recién llegados).

Apenas bajados del tren, los prisioneros formaban para la «selección», que realizaba el cuerpo sanitario. Los criterios de elección estaban determinados por la necesidad de brazos que hubiera en el momento. Con un rápido y elegante signo de su mano, el doctor Mengele, director de una interminable marcha hacia la muerte, les indicaba a los prisioneros, uno tras otro, a qué columna debían unirse. Para las madres con niños pequeños, los viejos, los enfermos y las mujeres embarazadas no existía alternativa: iban a la columna de los condenados a muerte. A los otros se los condenaba a vivir. Se separaba sin piedad a matrimonios y a familiares. A los que estaban destinados a morir inmediatamente se les enviaba a las cámaras de gas. Los edificios de la muerte, situados detrás de los árboles, tenían el aspecto de establecimientos de baño normales.

Allí era donde se encontraba el corazón de Auschwitz, las cámaras de gas construidas en 1942, cada una de las cuales podía contener unas 2000 personas. A los prisioneros se les hacía entrar en un amplio local de 180 metros de longitud, denominado «sala de baños y de desinfección»; y en este lugar recibían la orden de desnudarse, en plena promiscuidad hombres, mujeres y niños. Obedecían vacilantes, demasiado agotados para encontrar fuerzas con que protestar, pero atónitos ante la indecencia de semejante procedimiento. Luego los hacían entrar o los empujaban a un segundo local, la verdadera cámara de gas, donde los dejaban solos, se cerraban herméticamente las puertas y se les mataba con el mortífero fluido. El tiempo máximo dedicado a esta operación era de veinte minutos, tras los cuales entraban en función los ventiladores para eliminar los vapores.

El destacamento de prisioneros destinado a este servicio, llamado *Sonderkommando* (grupo especial de trabajo), con sus botas de goma y la indumentaria y las máscaras antigás, intervenía entonces para retirar el montón de cadáveres apilados en forma de pirámide, que revelaba la frenética lucha de los últimos instantes, cuando los más robustos habían subido sobre los cuerpos inanimados de los más débiles en un inútil y desesperado intento de alcanzar el techo, donde el aire no estaba todavía contaminado por el gas. No era empresa fácil desenredar aquella maraña de cuerpos y limpiarlos antes de pasarlos a otro «grupo de trabajo», encargado de arrancarles los dientes de oro y cortar el cabello a las mujeres.

Al principio los cadáveres se sepultaban en amplias fosas cavadas por los mismos prisioneros. Más tarde, cuando aumentó el número de víctimas, hasta el punto de que se llegó a temer que algún día se descubriese la verdad, se vieron obligados a quemarlos. Estas hogueras fúnebres ardían sin interrupción, y el olor repelente que despedían dio lugar a peligrosas murmuraciones más allá de los confines de Auschwitz. En 1943 se instalaron por fin hornos crematorios patentados, que funcionaban en enlace directo con las cámaras de gas. Los prisioneros de los «grupos de trabajo» y los mismos elementos de las SS acogieron con alivio la innovación, que permitía destruir automáticamente miles de cadáveres sin pasar por el horror del transporte manual a las fosas comunes o a las hogueras de cremación a cielo abierto. El horno crematorio estaba construido tan ingeniosamente que utilizaba la grasa de los cuerpos de las víctimas como combustible supletorio para destruirlos. Cada instalación, dotada de 15 hornos, podía quemar completamente 45 cadáveres en 20 minutos; los cuatro que primero se instalaron quemaban, en total, unos 200 cadáveres por hora.

La creación del *Sonderkommando* fue otro ejemplo del cínico y macabro humorismo de las SS. El trabajo lo realizaban exclusivamente jóvenes y robustos prisioneros hebreos, a los cuales se les había inducido a efectuar este repugnante trabajo con la promesa de un tratamiento «de lujo» durante las horas libres.

Pero lo que los SS no decían a los componentes del *Sonderkommando*, o por lo menos no se lo decían en seguida, era que después de cuatro meses de aquella actividad los guardias los matarían y un nuevo *Sonderkommando*, reclutado para sustituirlos, los quemaría también a ellos. Desde luego, sabían demasiadas cosas y aunque se les tenía completamente separados del resto del campo, sería un riesgo excesivo dejarlos con vida por más tiempo.

Pero, mientras tanto, el *Sonderkommando* estaba autorizado, e incluso animado, a pasarlo bien. El cebo para tal situación lo constituía la comida, las bebidas, un alojamiento decente, buena ropa y la sensación de estar un escalón por encima de los otros, de ser elementos privilegiados. Podían incluso gastar bromas a sus amos. A los miembros de las SS no les importaba si aquellos hombres sabían o no que tenían que morir. Lo que contaba era que aquel trabajo, el peor de todos, unido además a la conciencia de traicionar en cierto modo a los compañeros de desventura (cosa que a veces provocaba graves crisis psíquicas) se desarrollase de la manera más rápida y más eficaz posible.

Otro aspecto del genocidio era el sanitario, especialmente los experimentos de esterilización en masa llevados a cabo en los campos de exterminio. Una de las facetas más inquietantes del nazismo y que podríamos definir como «culta» la constituyen los intelectuales que quisieron entrar en las filas de las SS para demostrar hasta qué punto estaban incondicionalmente «alineados»; de acuerdo con esta idea, unos 350 médicos calificados y especialistas –entre ellos algunos profesores universitarios– aceptaron tranquilamente formar parte de su cuerpo sanitario. Y si consideramos la atmósfera paranoica que imperaba en los campos de concentración, quizá no nos asombre que un joven *snob*, como el doctor Mengele, intentara crearse una fama apócrifa practicando la autopsia a todos los gemelos que lograba obtener con el fin de realizar en ellos aquellas investigaciones biológicas que permitirían a las madres «arias» embarazos dobles.

Por lo que respecta a los seres considerados «infrahumanos», condenados, pero temporalmente indispensables para el trabajo, era necesario esterilizarlos, sin que ellos llegasen a saberlo. Este sector se confiaba al doctor Horst Schumann, el mantenedor de la «solución del problema hebreo mediante la esterilización en masa». Se invitaba a los jóvenes judíos a llenar unos formularios, permaneciendo en pie al hacerlo, y mientras tanto los médicos dirigían un tubo que emitía rayos X contra determinadas partes del cuerpo de aquellos cobayos humanos, condenados a posteriores y grandes sufrimientos. Muchos prisioneros, tanto hombres como mujeres, eran operados y sus órganos observados con fines de estudio. Himmler esperaba que este método, «rápido y poco llamativo», representase la solución del problema, pero tales experimentos, falsamente científicos y sugeridos por puro sadismo, no dieron más resultado que provocar grandes y penosos sufrimientos en aquellos desgraciados.

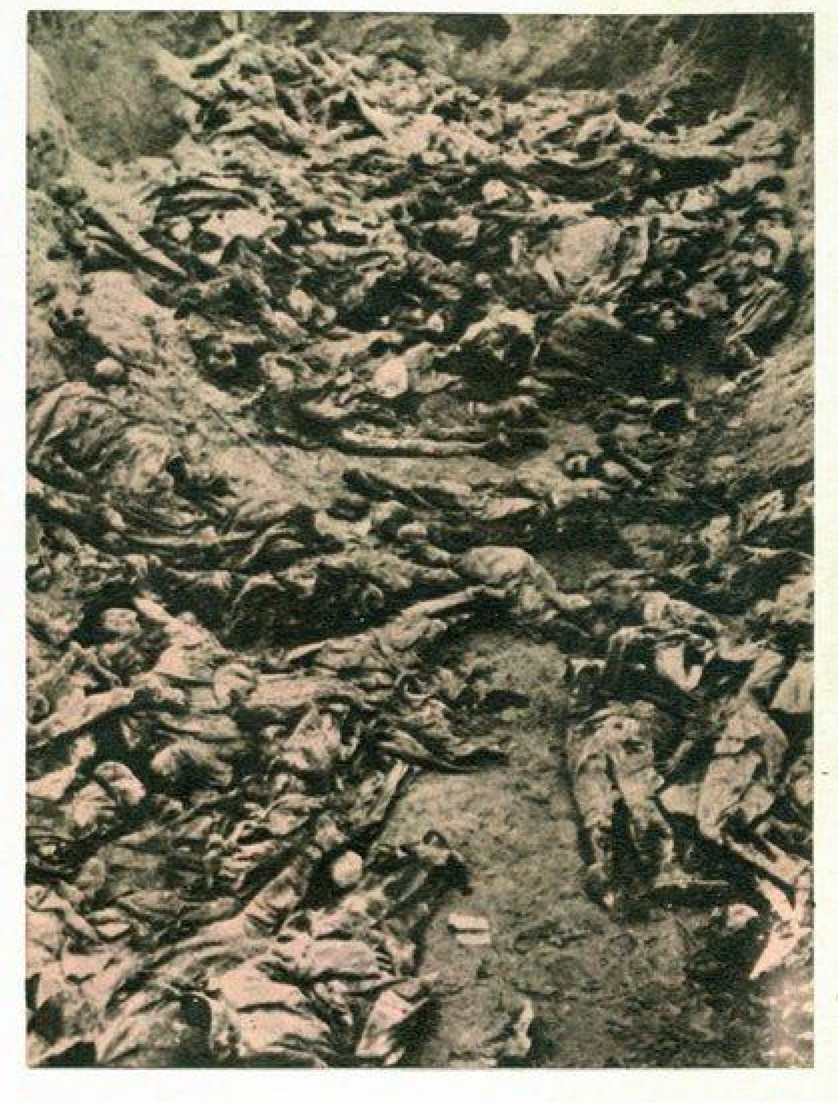
En Ravensbrück, campo de concentración femenino, se efectuaron otros experimentos del mismo tipo. Los prisioneros estaban peor considerados que los animales empleados en la vivisección.

Un informe que lleva la fecha del 10 de julio de 1943, dirigido a un profesor que realizaba experimentos en el citado campo de Ravensbrück, dice textualmente: «El *Reichführer* desearía saber de su Señoría, antes de que comience sus trabajos, cuánto tiempo necesitará para esterilizar a un millar de hebreos», y proponía además controlar si el experimento había tenido éxito o no, «manteniendo cierto tiempo en observación a una pareja de hebreos, para tener la prueba concluyente de los resultados conseguidos».

Puesto que muchos trabajadores reducidos a la esclavitud, especialmente polacos, eran enviados a Alemania para sustituir a los hombres alemanes llamados a filas, la esterilización se transformó en un problema candente e inmediato, a fin de evitar cualquier relación entre las alemanas y los prisioneros destinados a los trabajos agrícolas y a la industria. Cuando los campos de concentración dependieron cada vez más de la economía de guerra alemana, bajo la administración del general de las SS Oswald Pohl, los prisioneros empleados en las industrias de guerra se vieron forzados a trabajar 60 horas a la semana. Era este un cansancio mortal, con fines punitivos; pero siempre había material disponible para reemplazar a aquellos que morían en el trabajo y el provecho que entonces obtenían las SS era inmenso. Por cada prisionero que facilitaban recibían cuatro o seis marcos diarios. Los ingresos que este mercado de esclavos proporcionaba a Buchenwald llegaron a alcanzar el millón o millón y medio de marcos mensuales, ya que el mantenimiento del prisionero, a quien el campo suministraba el rancho y la indumentaria, en la práctica no costaba casi nada. En determinado momento, corrió la voz de que Auschwitz estaba administrado por las SS como una sociedad por acciones; el campo proporcionaba hasta 50.000 trabajadores forzados, de los cuales unos 20.000 tenían ocupación en el complejo químico de I. G. Farben. En el punto culminante de la guerra, las SS habían creado unos 900 campos de trabajo en varios países de la Europa ocupada, en los cuales había entre unos centenares de prisioneros hasta 10.000. El concepto de genocidio y de esclavización de grupos étnicos se apoyaba en la idea dominante del *Herrenvolk*, de la raza denominadora. El ideal racista de la Alemania de Hitler se podía resumir en el lema: «Arios de todo el mundo, ¡uníos!» Por esta razón, Alemania nunca pensó verdaderamente en una guerra con Gran Bretaña hasta la última gota de sangre, pues a los ingleses, lo mismo que a los escandinavos, se les consideraba como consanguíneos arios.

Jerrard Tickell y Arkadij Poltorak

LA MATANZA EN EL BOSQUE DE KATYN



En abril de 1943 las tropas alemanas de ocupación afirmaron haber descubierto, en territorio soviético, una enorme fosa común en la que se habían sepultado los cuerpos de unos 4500 oficiales polacos prisioneros de los rusos. Al servicio de Propaganda del Eje se le ofrecía con ello la posibilidad de abrir una grieta en el frente aliado. Y lo lograron plenamente, pues los soviéticos, colocados ante la evidencia, reaccionaron con ira, acusando a su vez de la matanza a los alemanes. Pero la forma torpe y evasiva en que se disculparon, tan sólo sirvió para poner en una embarazosa situación a los Aliados y para agravar las sospechas. Una vez acabada la guerra, se archivó prudentemente la cuestión de la responsabilidad, de modo que durante muchos años continuó constituyendo un problema desconcertante. En este artículo, dos escritores, uno inglés y otro ruso, nos ofrecen dos versiones opuestas del hecho, aunque la occidental parece más convincente.

EL MISTERIO DEL BOSQUE DE KATYN

Basándose en las pruebas disponibles en Occidente, Jerrard Tickell hace una reconstrucción de los hechos relativos a la matanza.

Las primeras noticias de los extraños y terribles acontecimientos de Katyn las transmitió radio Berlín el día 13 de abril de 1943. Aquí exponemos el texto de aquella retransmisión:

«Por un informe que nos ha llegado de Smolensk nos enteramos de que los habitantes del lugar han revelado a las autoridades alemanas la existencia de una localidad donde los bolcheviques han llevado a cabo ejecuciones en masa y donde 10.000 oficiales polacos han sido asesinados por la NKVD, la policía secreta soviética. En consecuencia, las autoridades alemanas se han trasladado a una localidad llamada Colina de las Cabras (Kozogori), estación climática situada a 12 km al oeste de Smolensk, y en ella han descubierto algo terrible.

En una fosa de 28 metros de longitud por 16 de anchura han descubierto los cadáveres de 3000 oficiales polacos, apilados en doce capas, todos vestidos con el uniforme de su Ejército; algunos estaban atados y todos tenían en la nuca el orificio producido por un pistoletazo. La identificación de los restos no será difícil porque, por la especial naturaleza del terreno, se encuentran en estado de momificación y tienen todavía encima los documentos personales.

Hoy ha sido posible confirmar que entre los cadáveres se encuentra el del general Smorawinsky, de Lublin.

Estos oficiales, que en un principio habían sido internados en un campo de prisioneros en Kozelsk, cerca de Oriol, fueron luego trasladados a Smolensk por ferrocarril, en vagones de ganado, en el curso de los meses de febrero y marzo de 1940. Desde allí se los transportó en camiones hasta la Colina de las Cabras, donde los bolcheviques los asesinaron. Continúa los búsqueda de otras fosas comunes. No se excluye la posibilidad de que se encuentren más pilas de cadáveres debajo de los que se han descubierto hasta el momento.

Se calcula que el total de los oficiales muertos llegue a 10.000, lo que correspondería a los cuadros completos del Ejército polaco hechos prisioneros por los soviéticos...».

Como este comunicado procedía del Ministerio de Propaganda de Goebbels, automáticamente se hizo sospechoso. Pero, por otra parte, las relaciones ruso-polacas desde 1939 habían sido tales que no sería fácil para los soviéticos rechazar la acusación.

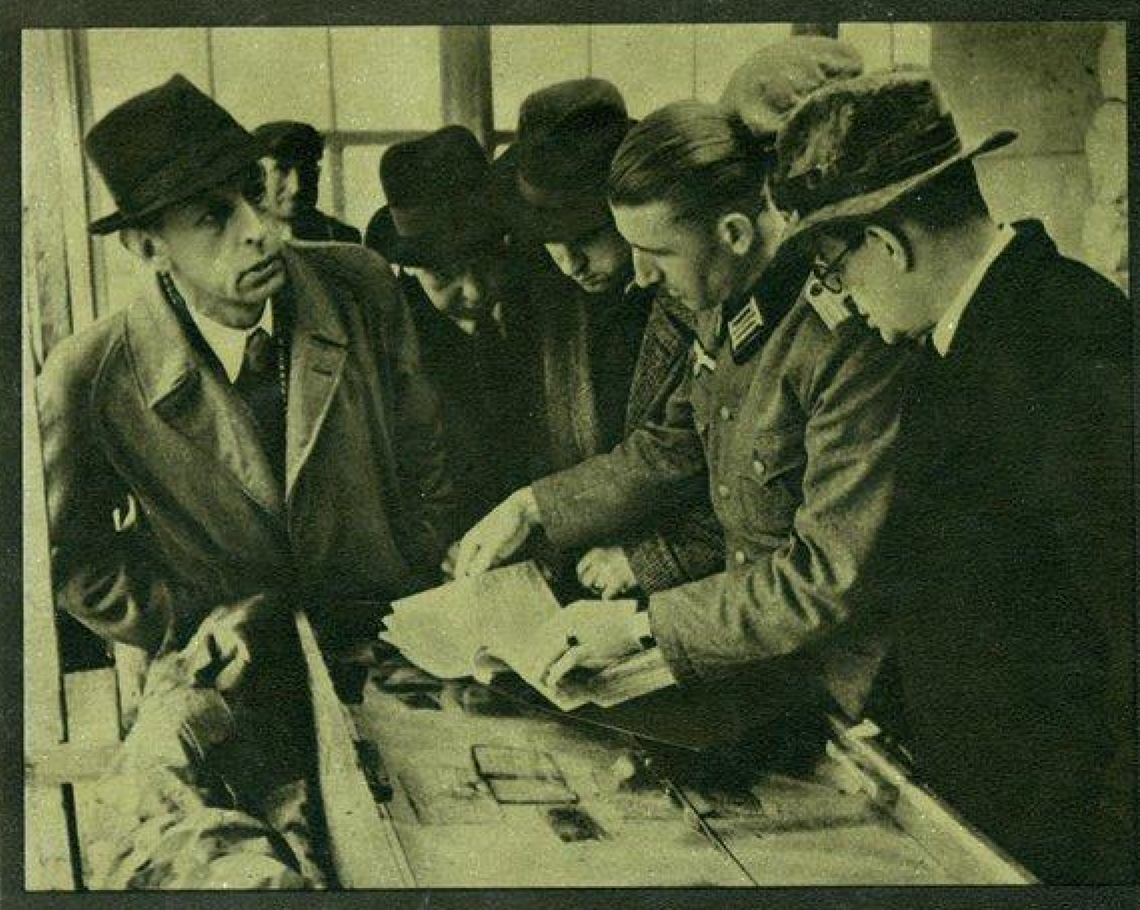
El día 1 de septiembre de 1939, en el momento de la invasión alemana, la Unión Soviética y Polonia estaban unidas por numerosos acuerdos y tratados aparentemente indisolubles. Pero, al amanecer del 17 del mismo mes, cuando la presión alemana era más fuerte que nunca sobre Polonia, el Ejército ruso cruzó la frontera con el pretexto de «librar al pueblo polaco de aquella guerra desastrosa a que lo habían lanzado la imprevisión de sus jefes y ponerlo en condiciones de reemprender su vida pacífica». El 28 de septiembre Polonia fue formalmente desmembrada, y el general soviético Timoshenko cursó una proclama en la que exhortaba a los soldados polacos a rebelarse contra sus oficiales y a rendirse. A todos los prisioneros de guerra que depusieran las armas se les garantizaba la más completa libertad de movimientos.

Pero esta promesa no se cumplió. Los suboficiales con una especialización técnica y todos los oficiales fueron deportados a Rusia y repartidos en tres campos de prisioneros: Kozelsk, Starobielsk y Ostaskov. Las primeras cartas de estos prisioneros a sus familiares comenzaron a llegar en otoño de 1939.

Kozelsk se encuentra a unos 250 km al sudeste de Smolensk, en un lugar en el que tiempo atrás hubo un monasterio.

Los prisioneros polacos presentes en el campo, en abril de 1940, eran cuatro generales y un contraalmirante; un centenar de jefes, entre coroneles y tenientes coroneles; 300 comandantes, 1000 capitanes, 2500 tenientes y subtenientes y más de 500 cadetes, además de 200 oficiales de Aviación y 50 de Marina. Entre los oficiales de la reserva había profesores y adjuntos universitarios; médicos y cirujanos (muchos de los cuales eran famosos especialistas); jueces, abogados, penalistas y magistrados; ingenieros, profesores y maestros; muchos escritores, poetas, periodistas, industriales y hombres de negocios. Había también una mujer: Janina Lewandowski, que llevaba el uniforme de la Aviación polaca.

Starobielsk es una pequeña ciudad de Ucrania. Entre noviembre de 1939 y abril de 1940, su campo de prisioneros albergaba a unos 4000 jefes y oficiales.




La comisión neutral, nombrada por la Cruz Roja Internacional, examina los documentos encontrados sobre las víctimas de Katyn. Según la encuesta, la muerte de los oficiales polacos asesinados se remontaba a primeros de abril de 1940. (Archivo Rizzoli)



El tercer campo, Ostaskov –un ex convento como los otros dos–, se encontraba en una isla del lago Seliger, al noroeste de Kalinin. En él había 6000 prisioneros, considerados «burgueses», y por lo tanto elementos peligrosos a los ojos de un país en cuyo sistema social no había lugar para la burguesía.

A pesar del desastre militar que había caído sobre su patria, el estado de ánimo de los prisioneros se inclinaba al optimismo, basado sin duda en la certeza de que Alemania no lograría triunfar sobre la creciente potencia de los Aliados.

Silencio absoluto y definitivo

A principios de abril de 1940 empezó la evacuación total y simultánea de los tres campos. Unos 400 prisioneros de los 15.000 que había encerrados fueron trasladados al nuevo campo de Pavliscef Bor; pero del resto ya no se tuvo más noticias. Sobre éstos cayó un silencio absoluto y definitivo.

El 22 de junio de 1941, cuando Alemania atacó a la Unión Soviética, Stalin se vio obligado a pedir ayuda a aquellos mismos países cuya destrucción había concertado anteriormente con Hitler; a todos los polacos prisioneros se les garantizó entonces una llamada «amnistía», a fin de que formasen inmediatamente un Ejército polaco que combatiría, junto a los rusos, contra el enemigo común. El 14 de julio de 1941 se firmó en este sentido un pacto militar polaco-soviético. Y Churchill escribió acerca de esto:

«El general Anders y otros generales polacos, que hasta aquel momento habían vivido en duras condiciones en los campos de prisioneros soviéticos, donde incluso se les pegaba, de pronto se vieron limpios, vestidos con uniforme, liberados, honrados y reintegrados a los puestos de mando, a la cabeza de sus hombres. Los polacos, que desde hacía tiempo estaban ansiosos por la suerte que hubieran corrido los numerosos oficiales internados en los campos de Kozelsk, Starobielsk y Ostaskov, pidieron su liberación. Pero no fue posible hallar las huellas de ninguno de los prisioneros que deberían encontrarse en los campos mencionados, ahora ya en manos alemanas. En muchas ocasiones los jefes polacos pudieron notar el embarazo de las autoridades soviéticas al hablar de este asunto».

En el curso de las apremiantes solicitudes polacas respeto a la suerte de estos prisioneros, el general Anders preguntó dos veces directamente a Stalin y en presencia de Molotov. La primera vez, Stalin dijo que los prisioneros probablemente habían huido a Manchuria, afirmación que hizo esperar a Anders que todavía estuvieran con vida. A la segunda pregunta Stalin respondió: «Quizá se encuentren en los campos situados en los territorios actualmente ocupados por los alemanes», lo cual era menos alentador.

Una solución más siniestra se formuló durante una conversación entre el teniente coronel Z. Berling, del Estado Mayor General polaco, y Merkulov, el segundo jefe de la policía secreta soviética, en presencia de su jefe, el comisario del pueblo Beria. El teniente coronel Berling hizo observar que en los campos de prisioneros de Kozelsk y Starobielsk se encontraban muy buenos oficiales que podrían formar los cuadros del nuevo Ejército polaco. A lo que Merkulov replicó impulsivamente: «¡No, ésos no! Hemos cometido un grave error con ellos».

Este comentario revelador dio origen a los más tristes presagios, y los temores de los polacos se vieron más que justificados después del descubrimiento de las fosas comunes.

Estas fosas comunes se descubrieron cuando los alemanes, avanzando por el Dnieper, ocuparon Smolensk, que cayó el 16 de julio de 1941. Los rusos habían huido de Katyn y, por primera vez después de muchos años, el bosque fue de nuevo accesible a todos.

En la primavera de 1942 llegaron a la zona muchos polacos de la organización *Todt*, y se los «acampó» en vagones ferroviarios abandonados en las cercanías de Smolensk. Durante su continuo y lento ir y venir a lo largo de la línea férrea en busca de chatarra, también aquellos polacos debieron de barruntar algo, y en otoño se adentraron en el bosque de Katyn, examinando atentamente el terreno de la Colina de las Cabras. Excavaron y encontraron los restos de un oficial, todavía vestido con el uniforme polaco, y lo volvieron a sepultar con la debida reverencia, colocando sobre su tumba una cruz de madera de abedul. Después llegó el invierno, muy riguroso, el terreno se heló y tuvieron que abandonar las excavaciones.

A comienzos de la primavera del año siguiente (1943), un campesino del lugar, un tal Ivan Krivozertzev, leyó casualmente en un periódico de la propaganda alemana, impreso en lengua rusa, el *Novi Put*, que el general Sikorski había organizado en la URSS un Ejército polaco y que, a pesar de la continua búsqueda, no lograba localizar a algunos millares de oficiales polacos de los que se sabía con certeza que en 1939 habían sido hechos prisioneros por los rusos. Las últimas noticias sobre ellos se remontaban a abril de 1940, pero luego ya no se había sabido nada más. Ivan Krivozertzev era un hombre profundamente religioso y su conciencia estaba turbada por el recuerdo de lo que había visto tiempos atrás.

Recordaba que habían llegado muchos vagones de ferrocarril a Smolensk y que se los había separado a unas vías muertas, quedando un tanto escondidos. Desde allí se había cargado a los ocupantes en furgones celulares –los llamados «cuervos negros»– y se los había transportado, con una escolta de la policía secreta, por la carretera principal de Vitebsk, hasta el bosque de Katyn.

Ivan Krivozertzev recordaba también haber visto, en marzo, escuadras de prisioneros comunes, provistos de palas y picos, que en camiones descubiertos se dirigían a la Colina de las Cabras, «para excavar trincheras grandes y profundas», y no pudo por menos de relacionar los dos hechos con la noticia leída en el periódico. Se dirigió, pues, a la sede de la policía militar alemana de Gniezdovo y aún sin tener la seguridad absoluta, dijo al intérprete: «Sikorski está buscando a sus oficiales en Siberia, pero están aquí, bajo tierra; en la Colina de las Cabras».

Se había resuelto, al fin el misterio. En los últimos días de febrero, los alemanes se dirigieron a la Colina de las Cabras, también ellos provistos de picos y palas. Se notaba a primera vista que los túmulos no correspondían a las características naturales del terreno y los tiernos abetos que allí crecían revelaron a los botánicos la fecha exacta en que habían sido trasladados a aquel lugar: abril de 1940.

Se disipa cualquier sombra de duda

Las excavaciones comenzaron, y a los pocos días ya se habían descubierto muchos cadáveres, todos con un orificio de arma de fuego en la nuca y muchísimos con las manos atadas a la espalda. Los nudos de las cuerdas y la manera como se habían atado las muñecas eran pruebas tan reveladoras como los abetos. En el curso de las investigaciones, los alemanes descubrieron también los cuerpos de ciudadanos soviéticos, hombres y mujeres, que habían sido ajusticiados mucho antes de 1940 y que tenían las manos atadas con el mismo tipo de cuerda y con los mismos nudos. Pero la prueba determinante e irrefutable la constituyeron los documentos encontrados en la ropa de los cadáveres, que disiparon



Arriba: balas y casquillos encontrados en la fosa común de Katyn. Según las afirmaciones hechas por los soviéticos, los miembros de la comisión polaca establecieron que se trataba de balas del calibre, 7,65 de la firma alemana "Geko".
(Bapty & Co. Ltd.)

A la izquierda: representantes de la Cruz Roja polaca, entre los cuales se encuentran algunos expertos en medicina legal, asisten a la autopsia de algunos de los cadáveres.
(Archivo Rizzoli)

A la derecha: gracias a la especial naturaleza del terreno, los cuerpos se hallaron en buen estado de conservación, lo que facilitó la encuesta e hizo posible la identificación de las víctimas.
(Bapty & Co. Ltd.)

cualquier sombra de duda: se trataba de los oficiales de Kozelsk, misteriosamente desaparecidos. La escena en la Colina de las Cabras era atrozmente macabra y la presencia del cadáver de una mujer entre la masa de los asesinados añadía una nota de horror. También se la identificó: era la señora Janina Lewandowski, la ex-prisionera de Kozelsk.

Los alemanes, olvidando descaradamente Auschwitz, Buchenwald, Dachau y los restantes campos de concentración del Reich hitleriano, lanzaron la noticia a los cuatro vientos, expresando su más viva indignación y afirmando que el número definitivo de cadáveres hallados en Katyn llegaba a 12.000, es decir, la totalidad de los mandos del Ejército polaco. Pero la cifra no era exacta; los cadáveres exhumados eran unos 4500 y todos procedían de Kozelsk. En cuanto a los oficiales que habían sido internados en Starobielsk y en Ostaskov, su fin –excepto unos pocos centenares de supervivientes– sigue siendo un misterio sin resolver. Los polacos creen que también se encuentran enterrados o quizás ahogados en el mar Blanco.

La noticia, difundida el 13 de abril de 1943 por radio Berlín provocó gran consternación en Londres. La Unión Soviética era aliada de Gran Bretaña, para lo bueno y para lo malo, y se tenían que dejar aparte los sentimientos personales. Durante todo el día 14 de abril se esperó febrilmente los comentarios de Moscú. Luego, la agencia oficial soviética Tass anunció, como si se hubiera tratado de un hecho ya conocido e indiscutible:

«Los prisioneros polacos en cuestión estaban internados en las proximidades de Smolensk, en un campo especial, y dedicados a la construcción de carreteras. Durante el avance de las fuerzas alemanas fue imposible evacuarlos, de modo que cayeron en sus manos. Por consiguiente, si han sido asesinados, esto ha sido obra de los alemanes, que ahora, por motivos provocadores, acusan del delito a las autoridades soviéticas».

Conviene recordar que todos los funcionarios soviéticos interrogados al respecto, desde Stalin hasta los de grado inferior, siempre habían negado saber lo que les había pasado a aquellos prisioneros. No obstante haber bastantes dudas sobre ello, el comunicado británico, transmitido por la BBC el 15 de abril, decía:

«En su retransmisión de hoy, radio Moscú niega categóricamente, de manera oficial, la noticia propagada por los alemanes referente a la pretendida ejecución de oficiales polacos por orden de las autoridades soviéticas».

El Gobierno polaco exiliado en Londres quedó aturdido ante el crimen de Katyn y además estupefacto por lo que consideraba perfidia por parte del embarazado Gobierno británico. Los alemanes habían solicitado que se enviasen delegaciones médicas de países neutrales a Katyn, para hacer sus averiguaciones libremente sobre el terreno. El Gobierno polaco pidió también que se enviase una comisión desde Suiza, nombrada por la Cruz Roja Internacional, y, simultáneamente, entregó una nota al embajador soviético, insistiendo en obtener informaciones detalladas y precisas sobre todos los oficiales polacos que habían sido hechos prisioneros por la **URSS y afirmando que sólo los hechos probados podrían refutar la tremenda acusación lanzada por los alemanes.** La nota quedó sin respuesta.

Mientras los profesores de medicina legal –pertenecientes a países neutrales– desarrollaban en Katyn su macabro encargo, la Cruz Roja Internacional anunció que, incluso accediendo por principio a la petición hecha por los Gobiernos polaco y alemán, consideraba esencial la participación del soviético, en su calidad de «parte interesada». La respuesta de los rusos a esta invitación tuvo los efectos de una bomba. Rompieron de golpe, brutalmente, las relaciones con los aliados polacos, acusándoles de «haberse hecho cómplices de Hitler» y crearon en Moscú un gobierno marioneta polaco.

Apenas habían concluido los expertos neutrales su encuesta en la Colina de las Cabras, procediendo a la identificación de los cadáveres, cuando se empezó a sentir el lejano retumbar de los cañones soviéticos que avanzaban. Se volvieron a enterrar precipitadamente los cadáveres de los polacos y los alemanes se retiraron en desorden. Durante un breve tiempo, aquellas fosas comunes se encontraron en una especie de tierra de nadie. En septiembre de 1943 los rusos volvieron a ocupar Smolensk y Katyn y sus secretos quedaron de nuevo en sus manos. Luego publicaron un extenso comunicado en el que afirmaban que los oficiales polacos habían caído víctimas de los «acólitos de Hitler».

Durante el proceso de Nuremberg contra los criminales de guerra, se mencionaron los asesinatos de Katyn en los cargos contra Goering y otros acusados. Los Aliados, vencedores, acordaron que era oportuno evitar el debate sobre este punto y no se investigó nunca a fondo el crimen de Katyn. Y el Gobierno soviético no aprovechó la ocasión para disculparse de aquella tremenda acusación que había encontrado tan amplio crédito. Katyn no se nombró en la setencia definitiva del tribunal internacional. Por ello, cada uno tiene el derecho de formarse una opinión personal al respecto.

EL BOSQUE DE KATYN: EL PUNTO DE VISTA SOVIÉTICO

Arkadij Poltorak, sirviéndose de las pruebas resultantes de las indagaciones rusas y del proceso de Nuremberg, expone el punto de vista soviético.

Durante cierto período, comprendido entre los años 1940 y 1941, a los prisioneros de guerra polacos en la zona de Smolensk se los había destinado a trabajos de construcción y reparación de carreteras; y cuando los alemanes invadieron la Unión Soviética, no fue posible evacuar los campos en que estaban internados. En julio de 1941, algunas zonas del *oblast* (provincia) de Smolensk fueron ocupadas por las tropas germanas, y, en consecuencia, los prisioneros polacos cayeron en sus manos. En otoño de 1941 todos los que se encontraban en la zona de Katyn, comprendida en el citado *oblast* de Smolensk, fueron bárbaramente asesinados por los nazis y sepultados en fosas comunes.

En 1943 el Gobierno hitleriano, recurriendo a uno de sus habituales y monstruosos actos provocadores, achacó la matanza de Katyn a las autoridades soviéticas.

La *Wehrmacht* había sufrido grandes derrotas en todos los sectores del frente germano-soviético. Asimismo, ya había ocurrido la catástrofe de Stalingrado. Era evidente que la Alemania de Hitler se encaminaba rápidamente hacia su derrumbamiento. Fue en esta situación cuando la camarilla nazi recurrió a la provocación de Katyn, afirmando que en la primavera de 1940 las autoridades soviéticas habían asesinado a los prisioneros polacos. El objetivo que pretendían con su acusación era sembrar el rencor entre los pueblos soviético y polaco, y sembrar la discórdia en el campo aliado. Así fue como se dio comienzo a la Operación «Katyn».

Las autoridades nazis reunieron a un grupo de «expertos sanitarios» de todos los países ocupados de Europa y constituyeron una comisión definida por ellos como «internacional».

Uno de sus miembros, el profesor búlgaro Marko Markov, depuso como testigo en el proceso de Nuremberg, y en aquella ocasión reveló en qué condiciones se había desarrollado su labor. Bastará con decir que en el lugar del descubrimiento, donde la comisión debía desarrollar sus indagaciones en millares de cadáveres,

los peritos de disección tan sólo permanecieron durante dos días, el 29 y el 30 de abril de 1943. Recogemos aquí un extracto de la interminable serie de preguntas a que se sometió al profesor Markov.

MINISTERIO PÚBLICO: ¿Cuántas veces los miembros de la comisión se trasladaron efectivamente a las fosas?

MARKOV: Nos traladamos al bosque de Katyn dos veces, precisamente los días 29 y 30 de abril, por la mañana.

MINISTERIO PÚBLICO: ¿Cuántas horas dedicaron concretamente, cada una de las dos veces, al examen de las fosas comunes?

MARKOV: Según mis cálculos, no más de dos o tres horas cada vez.

MINISTERIO PÚBLICO: ¿Presenciaron los miembros de la comisión, por lo menos una vez, la apertura de las fosas comunes?

MARKOV: No se abrió ninguna fosa en nuestra presencia. Se limitaron simplemente a hacernos ver lo que ya se había descubierto antes de nuestra llegada.

Luego Markov refirió en qué condiciones se había llevado a cabo el llamado examen médico-legal. El informe médico final había citado la cifra de más de 10.000 cadáveres. Pero, ¿en cuántos de éstos había realizado verdaderamente la autopsia la comisión? Del testimonio dado por Markov en Nuremberg resulta que los cadáveres sometidos a disección fueron ocho en total. «Cada uno de nosotros hizo la disección de uno... El resto de nuestra actividad durante aquellos dos días tuvo el carácter de una rápida inspección bajo la guía de los alemanes, que me hacía pensar en una gira turística, durante la cual nos mostraban las fosas comunes y una casa de campo... donde en algunas vitrinas estaban expuestos determinados documentos y otros objetos personales. Nos dijeron que todo, documentos y objetos, se había encontrado encima de los cadáveres que habíamos examinado».

MINISTERIO PÚBLICO: ¿Estaban ustedes presentes cuando los documentos se encontraron en los cadáveres, o bien se los hicieron ver cuando ya habían sido dispuestos en las vitrinas?

MARKOV: Los documentos que veíamos en las vitrinas habían sido colocados antes de nuestra llegada.

En cuanto el Ejército ruso hubo liberado el *oblast* de Smolensk, se constituyó una comisión especial encargada de establecer, mediante indagaciones, en qué circunstancias se había efectuado la matanza en el bosque de Katyn. Formaban parte de ella eminentes personalidades del mundo científico y cultural: los académicos N. I. Burdenko, A. M. Tolstoi y V. P. Potemkin, el metropolita Nikolai y el jefe del Servicio Sanitario del Ejército ruso, E. I. Smirnov. Simultáneamente se nombró a una segunda comisión, compuesta por el jefe de la sección de medicina legal en el comisariado del pueblo para la sanidad, V. I. Prozorovskij, el profesor de medicina legal doctor V. M. Smoljaninov, el profesor de anatomía patológica D. M. Vyropaev y otros expertos.

De la encuesta resultó que las autoridades de ocupación alemanas habían dispuesto previamente la acción provocadora, empleando unos 500 prisioneros soviéticos en el trabajo de cavar las fosas, destruyendo luego los documentos y las pruebas materiales que resultarían incriminatorias para ellos y que, una vez acabado el trabajo, habían fusilado a los prisioneros rusos.

Es superfluo decir que los falsificadores nazis habían presentado a la denominada comisión internacional documentos que no se habían hallado en absoluto sobre los cadáveres. Sobre este punto recogemos otro pasaje de la declaración en el proceso de Nuremberg:

MINISTERIO PÚBLICO: ¿Les dieron a ustedes la posibilidad de llevar a cabo una investigación científica en aquellos documentos; por ejemplo, analizar las manchas que los ácidos orgánicos habían dejado en ellos, o desarrollar en cualquier modo una indagación legal o criminológica?

MARKOV: No nos fue posible realizar un examen científico en los documentos... ni siquiera los tocamos.

En el proceso de Nuremberg, el experto en medicina legal, V. I. Prozorovskij, afirmó que la mayor parte de los cadáveres de los prisioneros polacos no habían sido examinados por la comisión alemana. En cualquier caso, de la declaración de Prozorovskij resultó que «sólo tres de los veinticinco cuerpos que nosotros hemos examinado habían sido sometidos a autopsia, e incluso ésta fue parcial, limitada al cráneo».

Siempre según el mismo testimonio, resultó que el método con que habían sido muertos los prisioneros polacos –con una bala en la cabeza, en la zona del hueso occipital– era el mismo que solían utilizar los nazis para matar a los prisioneros civiles y a los prisioneros de guerra soviéticos.

Prozorovskij, que había tomado parte en las indagaciones llevadas a cabo en varias regiones del territorio soviético ocupado por el enemigo, y en los lugares en que se había sepultado a las víctimas del terror nazi en fosas comunes, demostró en Nuremberg que incluso el método para enmascarar las fosas de Katyn era idéntico al usado en las otras localidades: todas las fosas habían sido cubiertas con una última capa de terrones con hierbas y sobre algunas se habían plantado árboles.

Durante su declaración en Nuremberg el profesor Markov refirió, además, que después de haber llevado a cabo la autopsia de uno solo de los cadáveres, no estuvo en condiciones de afirmar si éste había permanecido bajo tierra durante tres años, como querían inducirle a declarar los nazis. Por esta razón, al redactar su informe, se limitó a la parte descriptiva de la disección del cadáver, sin sacar conclusiones.

MINISTERIO PÚBLICO: ¿Por qué?

MARKOV: Porque por lo que deduje de los documentos que nos habían entregado comprendí que querían sugerirnos anticipadamente la respuesta de que los cuerpos habían permanecido sepultados tres años... Y como los datos que pude deducir de la autopsia contradecían claramente aquella tesis, me abstuve de sacar conclusiones.

Markov describió asimismo al tribunal, con abundancia de detalles, las presiones psicológicas que se habían ejercido sobre los miembros de la comisión para obligarles a firmar una declaración común de la que resultase que los prisioneros polacos habían sido asesinados en 1940. El documento alemán afirmaba que la declaración había sido compilada y firmada en Smolensk por los miembros de la comisión. En cambio, Markov reveló al tribunal que en Smolensk ni siquiera habían visto el documento en cuestión, sino que se les condujo, para la firma, al aislado aeródromo de «Bela», donde los alemanes, como ulterior prueba definitiva, exhibieron ante los expertos el tronco de un arbolillo, cortado –decían– de una de las fosas comunes. Y entonces un "experto forestal" alemán afirmó que era posible establecer la fecha del transplante por el número de capas circulares concéntricas.

El ministerio público preguntó a Markov si podía afirmar con seguridad que aquel arbolillo había sido talado de una de las fosas comunes y no simplemente de un calvero del bosque. Markov respondió que no podía hacer una declaración de aquel tipo, diciendo: «Ignoraba si en el lugar de procedencia del árbol había fosas comunes, porque ninguna, como ya he dicho, se excavó en nuestra presencia».

Se interrogó también como testigo al segundo alcalde de Smolensk en la época de la ocupación alemana, Boris Bazilevskij, profesor de astronomía. En su declaración refutó la afirmación de los nazis respecto a que el bosque de Katyn hubiera sido, en el período anterior a la guerra, una especie de lugar vedado y puesto bajo vigilancia de patrullas armadas; afirmación que ellos habían hecho para corroborar la historia de que las autoridades soviéticas habían destinado aquel paraje para ejecuciones capitales. Bazilevskij, que era natural de Smolenk, dijo: «Durante los muchos años que viví en la ciudad, el lugar no estaba vedado a nadie, en el sentido de que quien quería se podía trasladar allí libremente. Yo mismo fui varias veces al bosque, las dos últimas en 1940 y en la primavera de 1941. Allí vi, entre otras cosas, el campo de la organización juvenil de los pioneros».

Asimismo, la testigo M. I. Sasneva hizo una declaración semejante ante la comisión especial instituida para indagar la cuestión de las fosas comunes de Katyn. La mujer dijo haber hospedado en su casa, en el pueblo de Zenkovo, en el mes de agosto de 1941, a un oficial polaco, Joseph Leon, quien había conseguido huir del campo de prisioneros. Otros testigos afirmaron haber visto, en septiembre de 1941, a prisioneros polacos que trabajaban en la cotidiana reparación de la carretera. El testigo I. M. Kartoskin aseguró que había presenciado, sin lugar a dudas, cómo los alemanes realizaban redadas en otoño de 1941, rastrillando metro por metro todos los pueblos, en busca de los prisioneros polacos fugitivos.

Por consiguiente, los testigos vieron a los prisioneros polacos después de la primavera de 1940; es decir, después de la época en la que, según la versión nazi, habían sido asesinados.

En el mismo proceso de Nuremberg el testigo Bazilevskij refirió un diálogo que había mantenido con el alcalde de entonces, Mensatin, un colaboracionista que gozaba de la máxima confianza de las autoridades de ocupación alemanas.

BAZILEVSKIJ: A fines de septiembre (de 1941) ya no pude contenerme y le pregunté qué suerte habían corrido los prisioneros de guerra. Al principio Mensatin se mostró titubeante y luego dijo, en tono más bien inseguro: «Ya han sido liquidados...»

Mensatin añadió que lo había oído decir a Schwetz, el comandante alemán de Smolensk, quien había recibido órdenes de Berlín de eliminar a todos los prisioneros de guerra polacos.

MINISTERIO PÚBLICO: ¿No le dijo nada sobre el lugar en que se los había matado?

BAZILEVSKIJ: Sí, me dijo que Schwetz le había confiado que la localidad se encontraba en las proximidades de Smolensk.

Con el fin de valorar la acusación calumniosa, las autoridades nazis incluyeron en su «documentación» los testimonios de algunos ciudadanos de Smolensk, atribuyendo importancia especial a la declaración de uno de ellos, un tal Kiselev. Pero Kiselev (un individuo nacido en 1870) describió más tarde en qué condiciones se había visto forzado a prestar su declaración: «Como no podía resistir las palizas y torturas, accedí a confirmar públicamente la historia montada por los alemanes, según la cual los prisioneros polacos habían sido asesinados por los bolcheviques». Los nazis recurrieron a estos mismos métodos para lograr, con extorsión, falsas declaraciones de otros testigos.

La comisión especial, que llevó a cabo una encuesta sobre las atrocidades nazis en Katyn, examinó los cadáveres de 925 prisioneros de guerra polacos.

De una indagación muy objetiva resultó que la tela de los uniformes estaba todavía en condiciones bastante buenas. Los cadáveres examinados no estaban en estado de descomposición, sino en estado de retención, es decir, en la primera fase de la pérdida de los ácidos orgánicos. La comisión de expertos en medicina legal concluyó, basándose en éste y en otros elementos objetivos: «Los cuerpos de los prisioneros de guerra polacos han estado sepultados unos dos años poco más o menos, entre septiembre y diciembre de 1941», o sea, durante el período en que Smolensk estaba ocupado por los nazis.

Esta conclusión quedó confirmada cuando algunos miembros de la comisión de expertos pudieron hallar, en el transcurso del examen de los cadáveres, documentos personales de los muertos que se remontaban no sólo a la segunda mitad de 1940, sino también a la primavera y al verano de 1941; esto es, al período en que los prisioneros polacos, según los jefes nazis, ya hacía mucho tiempo que habían muerto.

Finalmente, una prueba definitiva, presentada al tribunal militar internacional, reveló la provocación de Katyn.

El fiscal soviético L. N. Smirnov sometió a juicio del tribunal un legajo, que como contraseña llevaba la sigla PS-402, «que nos fue gentilmente transmitida por nuestros colegas americanos». Se trataba de una colección de comunicaciones alemanas relativas a Katyn. Entre éstas había un telegrama, firmado por un funcionario del gobernador general de Polonia, un tal Heinrich, dirigido al mismo Gobierno. El telegrama, de carácter reservado, decía que los miembros de la delegación de la Cruz Roja polaca habían vuelto de Katyn llevando consigo vainas procedentes de los cartuchos usados en la matanza. *Ha resultado que se trata de municiones de fabricación alemana. Calibre 7,65 mm, de la fábrica «Geko». Sigue carta.*

Luego de haberse hecho público este documento, en Nuremberg, el fiscal preguntó al experto soviético V. Prozorovskij: «¿Los cartuchos encontrados en las fosas comunes habían sido producidos por la misma fábrica alemana, y eran del mismo calibre, o no?»

Prozorovskij respondió: «Las balas encontradas en las heridas provocadas por arma de fuego eran de calibre 7,65 y las vainas, descubiertas durante las excavaciones, llevaban la marca de la fábrica "Geko"».

Fue la prueba que desenmascaró el acto de provocación de los nazis y que estableció cómo se había desarrollado la matanza de los prisioneros de guerra polacos, ordenada, en realidad, por las autoridades nazis.

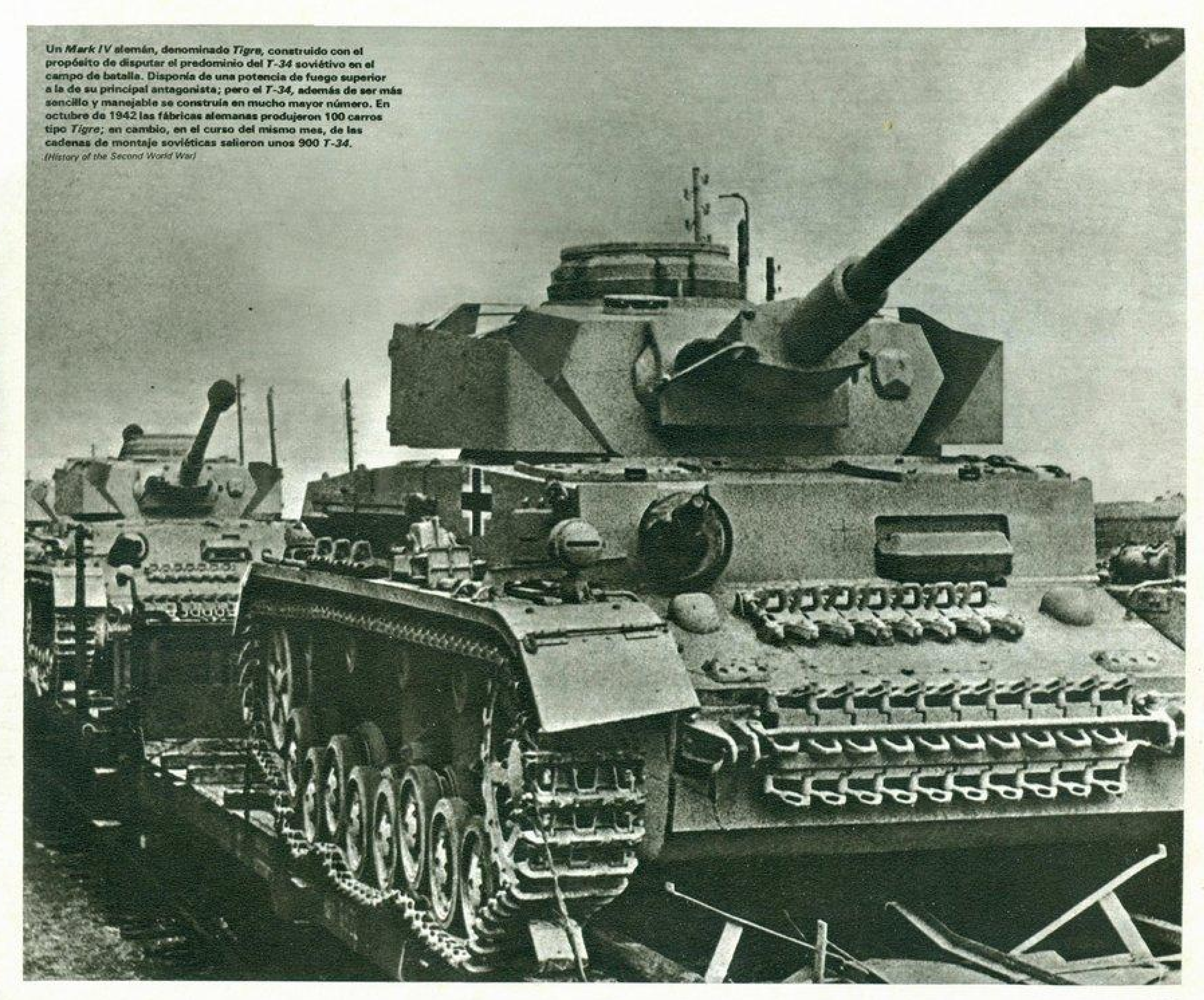
ARKADIJ POLTORAK

Graduado en jurisprudencia y titular de la Sección de Investigaciones en el Instituto legal del Estado de la Academia Soviética de Ciencias. Ha escrito: *De Munich a Nuremberg*, *El epílogo de Nuremberg* y *El proceso de Nuremberg: problemas jurídicos fundamentales*.

Geoffrey Jukes

EL PROBLEMA DE LOS CARROS DE COMBATE

Mientras los rusos se afanaban incansablemente para aumentar la producción de su industria de guerra, concentrándola en unos pocos tipos de ingenios bélicos que ya habían demostrado su valía en el combate, los alemanes seguían actuando como si la guerra estuviese ya poco menos que terminada y se permitían el lujo de dedicarse a investigaciones y a experimentos. De esta manera desperdiciaron muy valiosas posibilidades industriales al producir una multiplicidad de modelos que rivalizaban entre sí, sin dedicarse a la producción de un solo tipo, y eso que la mayoría de sus medios acorazados habían quedado anticuados tras la aparición del carro *T-34* soviético. Finalmente, Hitler se vio forzado a tener que llamar de nuevo al general Guderian, para que éste devolviera a la *Panzerarmee* algo de su antigua eficacia. Pero la labor de Guderian quedó anulada en parte por los celos profesionales y por la rivalidad entre los diferentes departamentos interesados.



Un *Mark IV* alemán, denominado *Tigre*, construido con el propósito de disputar el predominio del *T-34* soviético en el campo de batalla. Disponía de una potencia de fuego superior a la de su principal antagonista; pero el *T-34*, además de ser más sencillo y manejable se construía en mucho mayor número. En octubre de 1942 las fábricas alemanas produjeron 100 carros tipo *Tigre*; en cambio, en el curso del mismo mes, de las cadenas de montaje soviéticas salieron unos 900 *T-34*.
(History of the Second World War)

En la época de la batalla de Stalingrado, la superioridad de las grandes unidades acorazadas alemanas, que al principio fuera indiscutible, había llegado casi a su ocaso, sobre todo a causa de la aparición del *T-34* soviético, un carro de combate de tipo medio. Aunque no era revolucionario en sus detalles, salvo quizás en lo referente al motor *Diesel*, representaba, en otros muchos aspectos, la mejor solución escogida hasta aquel momento para resolver el problema de conciliar la movilidad y la potencia de fuego con la facilidad de mantenimiento en las unidades que lo utilizaban.

El *T-34* era vehículo casi invulnerable al fuego de los cañones contracarros alemanes típicos, los de 37 y de 50 mm, y, respecto de los dos tipos principales de carros de combate germanos *(Mark III* y *IV)*, superaba al *Mark III* en todos los aspectos y al *Mark IV* en todas sus prestaciones, salvo en la potencia del cañón, que en el *Mark IV*, de más reciente fabricación, era igual al ruso. El *T-34* estaba provisto de un cañón de 76 mm, con una elevada velocidad inicial, y constituía una gran preocupación para los comandantes de la *Panzerarmee*, cuyo jefe más famoso, el general Guderian, afirmaba, ya desde el otoño de 1941 (y su opinión la compartían muchos de sus oficiales), que la mejor solución para el problema de Alemania sería copiarlo, añadiéndole tan sólo un mínimo de modificaciones. Mas, por diversos motivos, su proposición no fue aceptada: Alemania no podía contar con grandes disponibilidades de las diversas aleaciones de acero empleadas para el *T-34*; su motor *Diesel*, en aluminio, potente y de sencillo mantenimiento, era una novedad, como lo era también en aquella época el abundante recurso de la soldadura eléctrica. Indudablemente, otro factor negativo para los alemanes fue su orgullo racial: dejando aparte el común y comprensible amor propio, copiar los productos de los proyectadores del *T-34*, los «infrahumanos» eslavos Koskin y Morozov, no estaría jamás de acuerdo con la doctrina del *Herrenvolk*, de la raza superior, en la que se basaba la filosofía nazi.

Así, pues, durante todo el año 1942, la proyección y la producción limitada de nuevos tipos de carros de combate prosiguió de una forma irregular. Hitler había sentido de pronto un interés tan vivo por esta arma que le llevó a entrometerse continuamente en la construcción de cañones autopulsados; pero, simultáneamente, impuso que la producción mensual de carros de combate debía seguir alcanzando la cifra de 600 unidades.

Las piezas de artillería autopropulsadas no tenían ni el complicado mecanismo de la torreta de los carros ni el armamento secundario, y si bien esta simplificación las situaba en condiciones notablemente desventajosas en sus enfrentamientos con los carros de combate, era, en cambio, más fácil producirlas en cantidad mayor. Además, también se logró convencer a Hitler de que las granadas de carga hueca –una reciente innovación– reducirían la superioridad de los carros de combate respecto de los cañones autopropulsados y esta razón proporcionó un impulso más al programa de la artillería autopropulsada, en perjuicio de la producción de carros de combate.

Hacia mediados de 1942 la situación era de una complejidad desconcertante. En sus actividades de proyección y estudio, los alemanes habían concebido tres tipos principales de carros de combate: un carro pesado *(Tigre)*, un carro medio *(Pantera)* y un carro ligero de reconocimiento *(Leopardo)*. Tanto el *Tigre* como el *Pantera* existían ya en dos versiones competitivas, y no se había decidido todavía cuál de las dos se escogería para la producción en serie. El doctor Porsche, el genio creador de la casa Krupp, el mismo que había ideado el *Volkswagen*, estaba estudiando, estimulado por Hitler, el proyecto de un carro de combate de 100 toneladas. De la versión Krupp del *Tigre* iba a nacer también una variante, el *Ferdinand*, equipado con un cañón de 100 mm. Asimismo, a muchos cascos de carros de combate de producción checoslovaca se les acoplaba, como si fuesen cañones autopropulsados, un cañón de 75 mm, y esta misma modificación estaba a punto de realizarse en el carro *Mark III* normal. También se habían previsto inminentes modificaciones para mejorar la coraza de los carros de combate *Tigre* y *Pantera*, a pesar de que estos dos modelos, como ya se ha dicho, no habían pasado todavía a la fase de la producción en serie.

Mientras tanto, por parte soviética, la producción de carros de combate se había limitado casi exclusivamente a dos únicos tipos: el *T-34* medio y el *KV* pesado. Pero esta producción se mantenía a un ritmo dos veces superior a la alemana.

De ninguna manera se puede afirmar que en Alemania la situación hubiera mejorado en el segundo semestre de 1942. En agosto los expertos decidieron examinar la posibilidad de adaptar al carro *Tigre* el cañón que había demostrado ser el más eficaz contra los *T-34*: la famosa pieza de 88 mm, concebida en un principio como cañón antiaéreo, pero que, en la práctica, había demostrado su gran adaptabilidad para otros muchos usos. En septiembre los alemanes decidieron modificar los cañones autopropulsados, aumentando el espesor de la coraza frontal hasta los 100 mm y proveyéndoles de un cañón de 75 mm de gran longitud de ánima. En el frente de Leningrado los experimentaron un batallón de carros *Tigre* en la versión Henschel; pero no les acompañó el éxito a causa de la naturaleza del terreno. Sin embargo, se juzgó bueno el modelo, aunque requería ulteriores modificaciones.

Pero todos estos frenéticos esfuerzos influyeron desfavorablemente en la producción. Así, en octubre, salieron por primera vez de las fábricas 100 ejemplares del *Mark IV*, el mejor, en la práctica, de todos los carros de combate alemanes. Y en el curso del mismo mes, de las cadenas de montaje soviéticas salieron casi 900 *T-34*. En noviembre la producción mensual de los *Tigre* se dobló, pasando de 13 a 25; pero, a primeros de diciembre los alemanes decidieron interrumpir la producción del *Mark III*. Esta decisión no significó, sin embargo, un incremento en la producción de otros tipos más modernos, ya que Hitler ordenó que todos los medios que por esta razón habían quedado disponibles se emplearan en la construcción de cascos adaptables para cañones autopropulsados.

Entre tanto, el Estado Mayor del Ejército se veía agobiado por un verdadero diluvio de lamentaciones referentes al problema de las piezas de repuesto, creado, como es natural, por la multiplicidad de tipos y sus correspondientes modificaciones. Los comandantes de las grandes unidades en el frente no lograban obtener carros de combate nuevos, porque éstos, producidos en número insuficiente, se asignaban a las unidades que se estaban constituyendo en Alemania. Por esta causa los comandantes se mostraban reacios a mandar a la patria vehículos muy averiados para someterlos a las necesarias reparaciones y, por lo tanto, no cabía otro recurso que repararlos, como mejor podían, sobre el terreno, afirmando que era preferible tener a mano un carro de combate medianamente reparado que dos, en perfectas condiciones de eficacia, pero en Alemania, de donde muy probablemente no volverían jamás. Este sistema significó, inevitablemente, el que en el frente llegase a haber un gran número de carros de combate averiados y que no podían utilizarse.

Al empeoramiento de la calidad se unió la disminución del número, sobre todo en relación con el que disponía el Ejército ruso. En 1940 la fuerza media de una *Panzerdivision* había sido de 400 carros de combate, subdivididos en cuatro batallones; pero ya en 1941 los batallones se habían reducido a tres, y a fines de 1942 los carros de combate de este tercer batallón habían sido sustituidos por cañones autopropulsados, los cuales no sólo eran considerados como armas bastante menos eficaces por los comandantes de las unidades acorazadas, sino que, además, estaban bajo el mando de la Artillería y complicaban, por consiguiente, el problema de las jurisdicciones.

Con el aumento de la producción soviética, con la mayor experiencia adquirida por el Ejército ruso en las acciones de guerra de movimiento, hasta entonces mo-



Carro de combate soviético "T-34"

(Imperial War Museum)

Carro de combate soviético "KV-1"

(Imperial War Museum)



❶ Pzkw VI "Tigre I"

Carro de combate alemán pesado, proyectado en 1942. En relación con los demás carros de combate, el *Tigre* estaba mejor armado y protegido; su construcción interior era muy buena, pero a causa de su enorme mole creaba serios problemas de transporte. **Peso**: 55 t. **Coraza**: espesor máximo 110 mm. **Velocidad**: 40 km/h. **Autonomía**: 96 km. **Tripulación**: cinco hombres. **Armamento**: un cañón de 88 mm y dos ametralladoras de 7,92 mm.

❷ Panzer Spähwagen II "Lince"

Versión ligera para reconocimiento del *Pzkw II*. Se fabricó hasta comienzos de 1943, siendo ampliamente utilizado en el frente ruso. **Peso**: 11,8 t. **Coraza**: espesor máximo 30 mm. **Velocidad**: 64 km/h. **Autonomía**: 240 km. **Tripulación**: cuatro hombres. **Armamento**: un cañón de 20 mm y una ametralladora de 7,92 mm.

❸ Pzkw V "Pantera D"

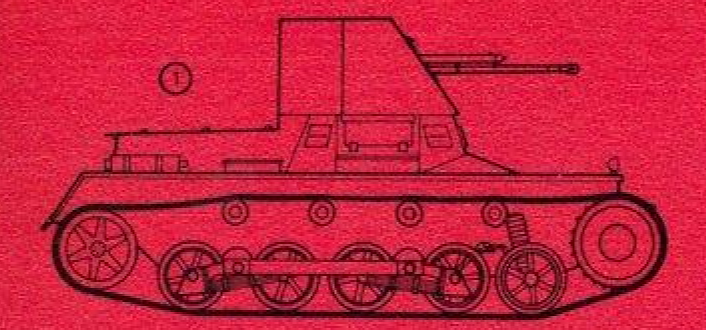
Carro de combate medio, cuyo diseño revela la influencia del *T-34*. **Peso**: 43 t. **Coraza**: espesor máximo 120 mm. **Velocidad**: 48 km/h. **Autonomía**: 160 km. **Tripulación**: cinco hombres. **Armamento**: un cañón de 75 mm y dos ametralladoras de 7,92 mm.





La primitiva función de los cañones autopropulsados era la de servir de elemento equilibrador a la división acorazada, suministrando un inmediato apoyo contracarros a las unidades avanzadas. Pero cuando los alemanes se encontraron ante la desesperada necesidad de disponer de un gran número de vehículos armados de cañones más pesados, para poder contrarrestar a los carros de combate soviéticos, más poderosos, Hitler insistió en dar prioridad a la producción de cañones autopropulsados en lugar de darla a los "Panzer". Los autopropulsados eran menos complicados y de más rápida construcción; pero, como armas, eran inferiores a los carros de combate; su coraza era limitada y cada nuevo modelo resultaba más difícil de manejar que el precedente.

(John Batchelor)



❶ Panzerjäger 1

Primer cañón autopropulsado alemán, adoptado en 1940 y construido con el casco del *Pzkw-I*. **Peso**: 6,4 t. **Tripulación**: tres hombres. **Velocidad**: 40 km/h. **Autonomía**: 146 **Armamento**: un cañón de 47 mm.

❷ StuG-III

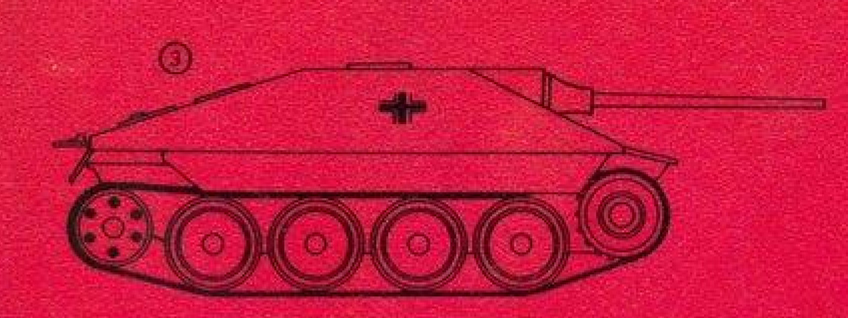
Autopropulsado de asalto de estructura baja y recogida, adoptado en 1940. **Peso**: 24 t. **Tripulación**: cuatro hombres. **Velocidad**: 40 km/h. **Autonomía**: 104 km. **Armamento**: un cañón de 75 mm y una ametralladora de 7,92.

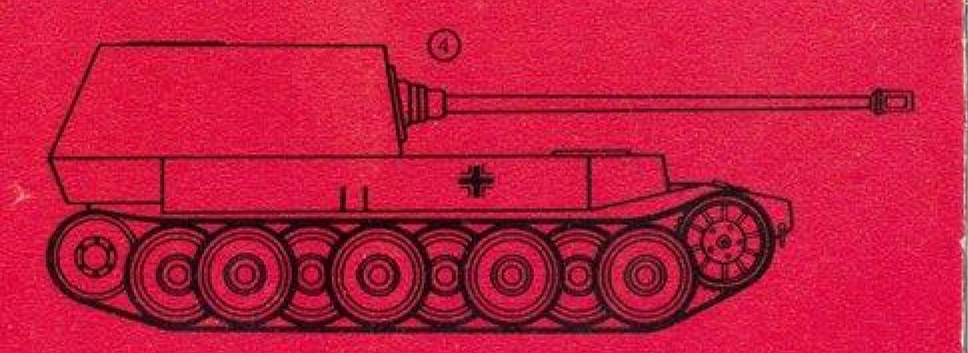
❸ Jagdpanzer 38 (t) "Hetzer"

Cañón contracarros ligero, uno de los pocos autopropulsados que podía contar más con su maniobrabilidad que con una coraza pesada de protección. **Peso**: 16 t. **Velocidad**: 42 km/h aproximadamente. **Autonomía**: 216 km. **Tripulación**: cuatro hombres. **Armamento**: un cañón de 75 mm y una ametralladora de 7,92 mm.

❹ Jagdpanzer Tigre (P) "Elefante"

Cañón cazacarros pesado, construido en 1943 con el casco del *Tigre* y proyectado por Porsche. **Peso**: 68 t. **Velocidad**: 39 km/h aproximadamente. **Autonomía**: 80 km. **Tripulación**: cinco hombres. **Armamento**: un cañón de 88 mm y una ametralladora de 7,92 mm.







Cañones autopropulsados alemanes construidos montando piezas de 76,2 mm, capturadas a los soviéticos, sobre cascos de carros de 38 toneladas, de producción checoslovaca. En febrero de 1943, se nombró a Guderian inspector general de las fuerzas acorazadas, las cuales, desde aquel momento, tuvieron en el Mando Supremo un portavoz con el suficiente conocimiento en la materia para valorar justamente todas sus dificultades. *(History of the Second World War)*

nopolio de los alemanes, y con la fracasada realización de la segunda generación de carros de combate, que deberían haber sido equivalentes en sus prestaciones a los *T-34* y los *KV*, empezó a cundir el descontento entre las unidades acorazadas alemanas y el Estado Mayor del Ejército se percató de que tenía que remediar tal situación adoptando medidas enérgicas. En su intento por salir del punto muerto en que se encontraba la producción de nuevos tipos, a primeros de febrero de 1943, el OKH propuso abandonar los restantes modelos y concentrar toda la producción exclusivamente en los carros *Tigre* y *Pantera*. Semejante proposición, procedente de militares expertos en el oficio, como eran los jefes del Ejército, equivalía a un consejo dictado por la desesperación, puesto que los *Pantera* no se producían todavía en serie y, por lo tanto, la posible aceptación de su propuesta limitaría temporalmente la producción mensual alemana a la cantidad de los 25 *Tigre* autorizados en noviembre, ¡y esto cuando la producción soviética de *T-34* estaba a punto de alcanzar el millar de unidades mensuales! Sería peor el remedio que la enfermedad, puesto que, en cualquier caso, el carro de combate *Mark III*, confiado a fuerzas que contasen con personal experto, podía rendir todavía óptimos servicios al Ejército alemán.

La vuelta de Guderian

Y mientras las condiciones y la situación de las fuerzas acorazadas alemanas empeoraban de día en día, su genial creador, el general Heinz Guderian, se hallaba en Alemania en forzosa inactividad, por voluntad de Hitler, que le había separado del mando, junto con la mayor parte de sus colegas del Grupo de Ejércitos del Centro, después del fracaso de la batalla de Moscú, en diciembre de 1941. Teniendo en cuenta que el creciente descontento difundido entre las fuerzas acorazadas alemanas sólo podría ser mitigado por un hombre salido de sus propias filas, ahora que la confianza en el Mando Supremo había disminuido, los jefes responsables lograron convencer a Hitler para que leyese alguna de las relaciones que, sobre el asunto, escribiera Guderian antes de la guerra, con la esperanza de que el *Führer* sacase las debidas conclusiones y llamase de nuevo al famoso general.

Y efectivamente, los resultados fueron los que se habían esperado.

El día 17 de febrero de 1943, el general Guderian recibió la orden de presentarse a Hitler, en el Mando Supremo de Vinnitsa, en Ucrania. En Rastenburg, adonde llegó en tren, Guderian fue recibido por el ayudante de Hitler, coronel Schmundt, quien le informó de la situación. Guderian declaró inmediatamente que estaba dispuesto a aceptar la misión que se le encargaba, poniendo, sin embargo, tres condiciones: quería quedar subordinado directamente a Hitler y no al OKH ni al comandante de adiestramiento del Ejército; exigía que su palabra tuviese un peso definitivo en cuanto al desarrollo de los medios acorazados, tanto en la dirección de los armamentos del Ejército como en el Ministerio de Armamentos, y pedía poder ejercer el mando incluso sobre las unidades acorazadas de la *Luftwaffe*, las SS, las escuelas de carristas y las unidades acorazadas de adiestramiento del Ejército. Por la tarde del mismo día –era el 20 de febrero de 1943– Hitler recibió a Guderian y le ofreció el cargo de inspector general de las fuerzas acorazadas en las condiciones que había expuesto a Schmundt.

El 28 de febrero el *Führer* firmó una orden que confirmaba las condiciones propuestas por Guderian; pero no cabía la menor duda de que esta concesión presagiaba al mismo tiempo la oposición que el nuevo inspector general encontraría.

Las fuerzas acorazadas sobre las que iba a ejercer su autoridad comprenderían, según la definición original, «las unidades de cañones de asalto»; es decir, las unidades de cañones autopropulsados que formaban parte de las unidades acorazadas, y también las de la Infantería y de las SS.

Este era un punto de la máxima importancia, ya que afectaba a los problemas de la producción de piezas autopropulsadas en menoscabo de la producción de carros de combate; afectaba asimismo al número de las unidades de estos cañones autopropulsados y al papel que debían desempeñar, así como a los problemas del mando a que debían asignarse. Puesto que continuaban dependiendo del mando de la Artillería, se había manifestado la tendencia a asignarlos a las divisiones de Infantería y de la SS, en las que conservaban una libertad de acción bastante mayor que en las *Panzerdivisionen*, estrechamente integradas y donde, por esta circunstancia, la unidad de cañones autopropulsados estaba a menudo muy por debajo de los efectivos reglamentarios y, como consecuencia, considerados como armas poco dignas de confianza por parte de los componentes de las fuerzas carristas.

Pero sucedió que cuando se cursó la orden, una mano desconocida había añadido, antes de «cañones de asalto», la palabra «pesados», escamoteando así del mando de Guderian casi el 90% de los cañones autopropulsados. Todos los esfuerzos del general para retraer la situación a los términos convenidos fallaron, y de esta manera, los «cañones de asalto» continuaron formando parte de la Artillería. No obstante, y pese a esta primera oposición, se había dado un gran paso para hacer renacer la confianza en las fuerzas acorazadas, que desde aquel momento tendrían en el Mando Supremo un portavoz en condiciones de valorar plenamente todas sus dificultades.

Al caos que había reinado hasta entonces en el programa referente a los carros de combate sucedería el orden que emana de un mando único. En adelante, los «teóricos locos», como el doctor Porsche, ya no podrían dar rienda suelta con tanta facilidad a sus extraños y alocados proyectos de carros de combate superpesados.

Se pondría límite a todo aquel desperdicio de tiempo en nuevos proyectos que quedarían congelados para dar paso libre a una verdadera producción en masa. El encargo confiado a Guderian y la destitución del incompetente ministro de armamentos, doctor Todt, quien fue sustituido a finales de 1942 por el habilísimo Albert Speer, marcarían el comienzo de una nueva época en el abastecimiento de los medios necesarios para la más importante de las armas alemanas.

La ofensiva de Kursk, cuyos planes estaban entonces preparando los alemanes, sería la batalla más grande de las realizadas jamás con carros de combate e impondría a los *Panzer* misiones que no habían desempeñado nunca, ni siquiera en las campañas más duras. Ya era tiempo de que se enfrentasen cara a cara con sus problemas, porque la hora de la prueba decisiva era a todas luces inminente.

El ataque al saliente de Kursk comenzaría a primeros de junio, siempre que para aquella fecha se hubiera producido un número suficiente de carros *Pantera* y *Tigre*. En cuanto al *Tigre*, había superado satisfactoriamente la prueba en la reciente contraofensiva del Doniets; el *Pantera* no se había experimentado todavía en el campo de batalla, pero, realizadas las pruebas, todos los indicios eran prometedores.

Guderian se mostraba contrario a emprender cualquier gran ofensiva en 1943: su intención era dar a las divisiones acorazadas su fuerza primitiva de 400 carros de combate cada una, de modo que pudieran desencadenar ataques en gran escala, con buenas probabilidades de éxito, lo cual no se conseguiría hasta 1944. Pero no fue posible aceptar su proposición y, no pudiendo cambiar el estado de cosas, no le quedaba otro remedio que dedicarse incondicionalmente al buen éxito de la operación.

Así, pues, había comenzado la carrera entre los proyectistas de la ofensiva alemana y los proyectistas de la defensa soviética en el saliente de Kursk.

Y, desde luego, estaba claramente demostrado que si no ganaba la carrera el general Guderian, nadie más sería capaz de hacerlo.

LA PERSECUCION HASTA LA LINEA DE MARETH

EL PUNTO DE VISTA ALEMÁN

F.A. von der Heydte

Mientras se retiraba de El-Agheila, a través de Libia, el general Rommel se encontró entre dos fuegos: el Ejército 8 de Montgomery por el Este y el Ejército 1 anglo-americano, en Túnez, por el Oeste. Se trataba de una carrera de velocidad con los Aliados hacia el bastión del Eje, la Línea de Mareth; y la apuesta era la supervivencia de su Panzerarmee. *F. A. von der Heydte, comandante de la retaguardia de Rommel, concluye en este artículo la historia de la retirada del* Afrikakorps *hacia Túnez.*



Una patrulla motorizada de las unidades saharianas italianas se dirige hacia la frontera tunecina en el transcurso de la retirada de las fuerzas del Eje, en enero de 1943. Con el abandono de Tripolitania cesaba la ocupación italiana en el Norte de África, que se había iniciado entre 1911-1912. *(Alfredo Zennaro)*

1942

16 de diciembre: el Ejército 8 no logra encerrar en una trampa, en El-Agheila, a la *Panzerarmee* de Rommel; la persecución continúa en Tripolitania.

21 de diciembre: Rommel se retira de Sirte y se dispone a resistir en la línea de Buerat el-Hsun.

1943

15 de enero: el Ejército 8 ataca Buerat el-Hsun; Rommel se retira sobre la línea Homs-Tarhuna.

19-21 de enero: el Ejército 8 conquista Homs; las unidades avanzadas llegan a unos 80 km de Trípoli.

22 de enero: las últimas unidades alemanas abandonan Trípoli.

23 de enero: el Ejército 8 entra en Trípoli.

2 de febrero: los primeros buques mercantes aliados descargan abastecimientos en Trípoli; se reducen sensiblemente los problemas logísticos de Montgomery.

4 de febrero: unidades avanzadas del Ejército 8 cruzan la frontera y entran en Túnez.

10-15 de febrero: Rommel contraataca con éxito a las unidades norteamericanas que amenazan por el Oeste la Línea de Mareth.

16 de febrero: el Ejército 8 conquista Ben Gardan y Medenín.

24 de febrero: el Ejército 8 se aproxima a la Línea de Mareth y reúne los abastecimientos para la inminente ofensiva.

La mayor preocupación de Rommel, cuando se retiró de El-Agheila entre los días 17 y 18 de diciembre, era la defensa de Trípoli; y para conseguirla podía elegir entre dos zonas distintas: la primera era Buerat el-Hsun; la segunda se encontraba más al Oeste, entre Homs y Tarhuna, y era más adecuada para aquel fin que Buerat el-Hsun, débil como defensa y fácil de envolver por el Sur. En Homs los defensores podrían desplegarse en una situación ventajosa apostándose en las pendientes del Yébel Nefusa, que eran una serie de alturas, a 160 km al sur de Trípoli y que sólo con grandes dificultades podrían atravesarlas las unidades mecanizadas. Además, dichas alturas, gracias a su forma de media luna, permitirían situar defensas en profundidad, haciendo muy difícil para el atacante cualquier clase de maniobra de envolvimiento.

Rommel sabía muy bien todo esto, como sabía asimismo que Buerat el-Hsun era un punto débil; pero Hitler le había ordenado no ceder y atrincherarse lo más posible al Este, y Rommel, una vez más, obedeció a Hitler en contra de sus propias convicciones.

El grueso de las fuerzas alemanas llegó a la línea de Buerat el-Hsun sin haberse visto empeñado en combate por el enemigo y, después del encuentro sostenido en El-Nofilia[1], nuestra retaguardia desplegó para efectuar una acción retardadora cerca de Sirte, a donde el 21 de diciembre llegaron unas unidades de exploración inglesa.

En la línea de Buerat el-Hsun se repitió, poco más o menos, lo que ya había ocurrido en El-Agheila. Hasta el 15 de enero de 1943 no se produjeron combates, salvo los encuentros entre patrullas de exploración, lo que permitía suponer que Montgomery estaba reuniendo las grandes unidades y reorganizando las líneas de abastecimientos. Luego, al amanecer del 15, los ingleses desencadenaron el ataque que esperábamos hacía ya bastantes días, lanzándolo en dos sectores distintos del frente y efectuando así, conjuntamente, el cerco y la penetración. La División Acorazada 7 británica intentaba envolver las posiciones alemanas por el Sur y lanzarse hacia delante, en dirección a Tarhuna; más tarde, unas quince horas después, cuando se había extendido ya la oscuridad, la División 51 lanzó un ataque frontal. También esta vez Rommel adoptó la táctica que salvó a su Ejército en El-Agheila. No quiso correr el riesgo de empeñar todas las fuerzas en el combate: en cuanto se dio cuenta del alcance del ataque adversario, ordenó a las unidades que retrocediesen hacia el Oeste y que interrumpieran la acción apenas se hubiera efectuado la evacuación de toda la zona.

Inmediatamente después del comienzo del ataque, la División Acorazada 7 británica empeñó a elementos de la 15ª *Panzerdivision* en un combate de breve duración, en el que las fuerzas que cubrían la retirada de Rommel perdieron 15 carros de combate. El día 16 de enero, nuestra maniobra estaba en pleno desarrollo; pero, a pesar de la rapidez con que la realizábamos no logramos distanciarnos del enemigo. Montgomery no quería de ninguna manera dejarnos huir de nuevo y, por primera vez, fuimos perseguidos durante una retirada, de día y de noche, sin un momento de respiro. Esto significó que no pudimos prepararnos para resistir en la línea Homs-Tarhuna.

Rommel basaba sus cálculos en una concentración del enemigo en el Sur, por lo que destacó al grupo táctico de retaguardia al sector de Tarhuna, hasta la última línea retardadora, cerca de Misurata. Pero entonces Montgomery realizó una conversión hacia el Norte, enviando la Brigada Acorazada 22 a reforzar a la División 51, que el 19 de enero penetró en Homs. Nosotros reemprendimos la retirada, sufriendo graves pérdidas por los contínuos ataques de la *Desert Air Force*.

Ahora Rommel ya no podía elegir: se veía obligado a abandonar Trípoli y a retroceder hasta la frontera de Túnez, donde la naturaleza del terreno le permitiría constituir un frente defensivo en la zona de Mareth. Desde luego se le había ordenado defender Trípoli hasta el último hombre y el último cartucho; pero si lo hubiese hecho así sus fuerzas habrían sido totalmente aniquiladas y la *Panzerarmee* hubiera dejado de existir. Por lo tanto, Rommel no dudó: opondría resistencia en la Línea de Mareth. Para ello, sin embargo, necesitaba tiempo. Lo mismo que había hecho antes de perder El-Agheila, también esta vez combatió para ganar tiempo antes de ceder Homs. Pero los ingleses habían aprendido muy pronto la lección y continuaban pegados a nuestros talones.

Las fuerzas británicas entraron en Trípoli en las primeras horas del día 23 de enero, y allí descubrieron que los alemanes, antes de retirarse, habían inutilizado todas las instalaciones portuarias, ya parcialmente destruidas por la *Desert Air Force*, bloqueando también el acceso al puerto. Los ingleses necesitaron diez días para desembarazarlo de los escombros, y, mientras tanto, la División Acorazada 7 recibió la orden de mantener empeñada a nuestra retaguardia e impedir que lográramos huir una vez más. De esta manera, los combates librados en plena retirada continuaron hasta llegar a la frontera tunecina, donde las fuerzas inglesas nos alcanzaron a primeros de febrero.

Como no lográbamos distanciarnos de los ingleses, Rommel hizo cuanto pudo para obstaculizarlos, estableciendo numerosas líneas retardadoras entre la frontera y las posiciones de Mareth, y en algunas de ellas –por ejemplo en Zuapa, en Ben Gardan o en Medenín– se desarrollaron combates tan encarnizados que Montgomery decidió utilizar en ellos tanto la Brigada Acorazada 22 como la División 51, mientras Rommel reforzaba nuestra retaguardia solamente con elementos de la 15ª *Panzerdivision*.

Crisis en Túnez

Poco después se produjo otra crisis: entre el 10 y el 15 de febrero, mientras las continuas lluvias torrenciales retardaban el avance de las unidades de Montgomery, por el Oeste se anunció un nuevo peligro para las fuerzas acorazadas de Rommel. Algunas unidades norteamericanas se habían adelantado hasta Gafsa, avanzando por la carretera que une Constantina con Gabès y que representa el nudo de comunicaciones más importante de Túnez. Gabès, con las rutas que en ella confluían, con su aeródromo y su puerto, era el reducto de la Línea de Mareth, y Gafsa se encontraba tan sólo a 160 km al oeste de Gabès. Bastaría otro avance americano para amenazar por la espalda al Ejército de Rommel.

Por este motivo, prefirió correr el riesgo de dejar desguarnecida, aunque sólo fuera por unos cuantos días, la Línea de Mareth y lanzó una parte de sus fuerzas hacia el Oeste. Los alemanes desencadenaron entonces una enérgica contraofensiva en las proximidades de Gafsa, y, tras duros combates, lograron finalmente rechazar a los americanos más allá de la frontera argelina.

Esta inesperada acción por parte de las fuerzas alemanas amenazaba ahora cercar al Cuerpo de Ejército V británico, que operaba en el frente tunecino occidental por lo que el general Alexander pidió a Montgomery que aumentase la presión contra los alemanes por el Este, con objeto de aligerar la que el enemigo ejercía sobre las fuerzas norteamericanas y británicas que se encontraban en Túnez.

Pero no era éste el único problema de Rommel; en efecto, mientras esto sucedía, la división francesa del general Leclerc había hecho su aparición, de improviso, en el flanco meridional del Ejército alemán, después de haber realizado una admirable travesía del desierto, desde el lago Chad hasta la zona de Nalut a donde había ido a reforzar al Ejército de Montgomery.

El día 24 de febrero, el general Montgomery comenzó a presionar contra las posiciones de la Línea de Mareth. Leclerc tenía la orden de avanzar por el Noroeste, hacia los montes Matmata; la División 51 debía proceder a lo largo de la carretera costera y la costa. Pero, muy pronto, los Aliados se vieron forzados a detenerse. Si bien Montgomery logró hacer retroceder a los alemanes por la carretera Gafsa-Tébessa, aligerando con ello la presión ejercida sobre las fuerzas norteamericanas, no realizó en cambio, el intento de penetración en profundidad contra las posiciones principales de la Línea de Mareth. De todas formas, los ingleses habían ya alcanzado esta línea, asegurándose una base para el ataque final.

Rommel, que ante las primeras noticias de un avance enemigo al este de la Línea de Mareth había llamado a todas las unidades del frente de Gafsa, estaba seguro de que Montgomery se prepararía para aquella batalla, de importancia vital, con toda la prudencia y el cuidado en los detalles que él siempre había admirado en su adversario. Pero, como es natural, no tenía intención de esperar que Montgomery llevase a buen fin los preparativos. Sabía que, en aquel momento, el general inglés tan sólo tenía en el frente tres divisiones, y por esta razón decidió pasar al contraataque apenas las unidades alemanas hubieran regresado del frente de Gafsa; de esta manera esperaba trastornar el plan de los ingleses y dar un poco de respiro a sus propias tropas antes de la operación definitiva. Sin embargo, Rommel no estuvo en situación de poder atacar antes del 6 de marzo, a causa de las dificultades de los abastecimientos, y, desgraciadamente, para esta fecha ya era demasiado tarde para dar un cambio a la situación.

Con el ataque de Rommel comenzó la batalla de Mareth y con ella la lucha por la posesión de la cabeza de puente tunecina. Habría sido mucho mejor que esta cabeza de puente se hubiera utilizado para evacuar a Europa el mayor número posible de soldados alemanes e italianos y la mayor cantidad posible de material. Sin embargo, la cabeza de puente tunecina se transformó en objetivo por sí mismo y las fuerzas fueron sacrificadas en el vano intento de mantenerla. Para el Grupo de Ejércitos *Afrika* ya no restaban más que negros presagios.

[1] Véase, para completar este punto, el artículo siguiente.

Tripolitania, noviembre de 1942-febrero de 1943

LA PERSECUCION HASTA LA LINEA DE MARETH

EL PUNTO DE VISTA INGLÉS

Eversley Belfield

Durante la larga persecución a través de Libia, hacia Túnez y la Línea de Mareth, no fue siempre Rommel quien representó la más grave preocupación para Montgomery: el Ejército 8 combatía en un terreno desconocido, erizado de defensas enemigas y de minas, y se veía continuamente estorbado en sus movimientos por el hecho de que las líneas de abastecimiento se alargaban cada vez más. Eversley Belfield expone en este capítulo el juicio de los jefes del Ejército 8 británico sobre la conquista de Libia.



Fuerzas motorizadas británicas persiguen a las fuerzas del Eje hacia la frontera tunecina. Para el avance a través de Tripolitania, en dirección a la Línea de Mareth, Montgomery empleó sólo tres divisiones: la Acorazada 7, la 51 "Highland" y la División neozelandesa, y las asignó al Cuerpo de Ejército XXX, al mando del general Leese. (Imperial War Museum)

En el transcurso de las tres primeras semanas, desde el comienzo del avance a partir de El-Alamein, el Ejército 8 de Montgomery había encontrado escasa resistencia: el obstáculo principal lo habían constituido los violentos chaparrones que, a menudo, estorbaban los movimientos durante días enteros. Pero el 26 de noviembre los ingleses llegaron a la posición de El-Agheila, que podía defenderse fácilmente: era la tercera vez, en menos de dos años, que se encontraban en aquel lugar. Montgomery recuerda «haber advertido cierto sentimiento de inquietud en las filas del Ejército 8. Muchos de sus hombres habían estado allí dos veces, y las dos veces Rommel había salido de su madriguera, cuando se consideró debidamente preparado, y los había rechazado».

Pero ahora la situación era muy distinta, porque Rommel, con el Ejército 1 aliado ya sólidamente situado en Túnez, se hallaba expuesto a una amenaza muy seria por la espalda. De todas formas, Montgomery estaba decidido a impedir que se repitieran las anteriores maniobras. Incluso a trueque de parecer exageradamente cauto, decidió concentrar su Ejército y disponer previamente los abastecimientos adecuados antes de atacar aquella posición fuertemente defendida.

Para el avance a través de Tripolitania, hacia la Línea de Mareth, Montgomery podía utilizar sólo tres divisiones. Decidió escoger la Acorazada 7, la 51 *Highland* y la División neozelandesa, y las asignó al Cuerpo de Ejército XXX, al mando del general Leese. En diciembre designó para el mando del Cuerpo de Ejército X al general Horrocks. En un principio, este Cuerpo de Ejército había estado situado alrededor de Bengasi, dispuesto para oponerse a un eventual contraataque de Rommel; pero, en realidad, durante todo aquel período estuvo dedicado casi exclusivamente a efectuar transportes para el Cuerpo de Ejército XXX.

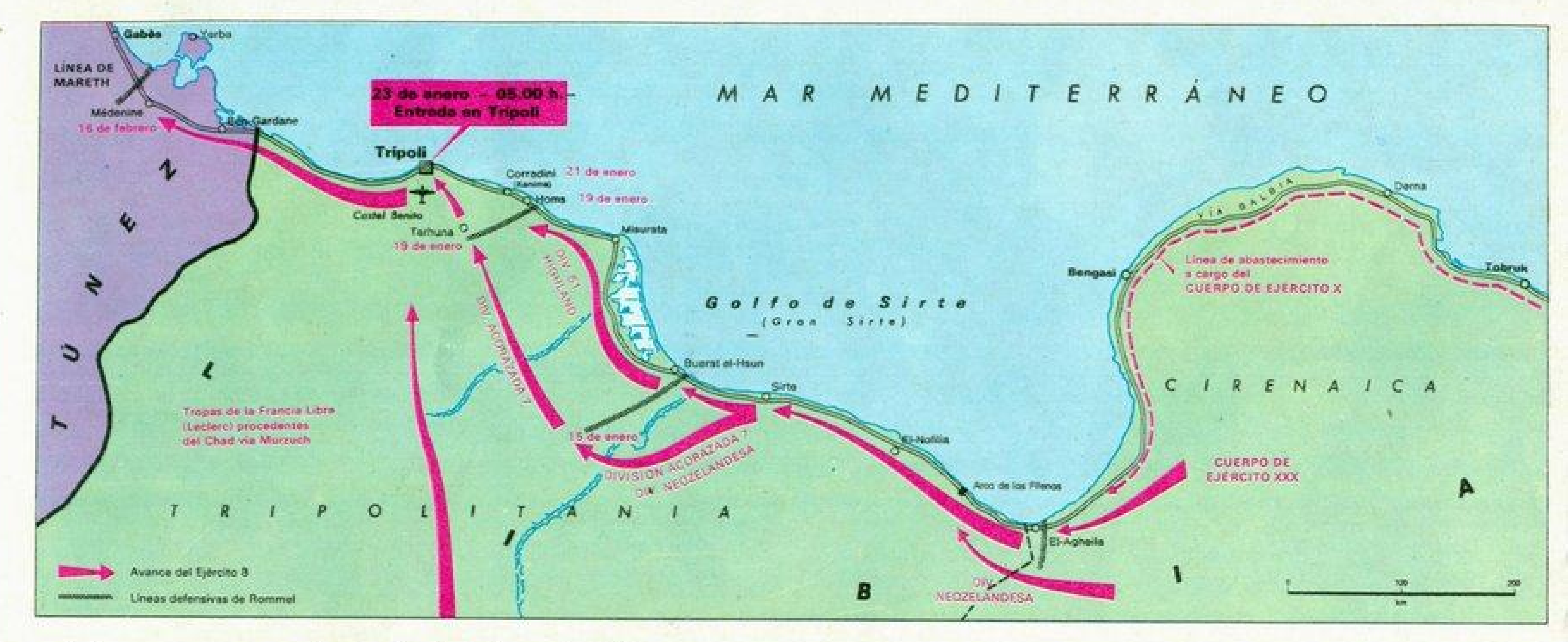
Durante los tres meses siguientes, Montgomery se vio precisado a enfrentarse, de una manera especial, con el gravísimo problema logístico de asegurar los abastecimientos suficientes para el Ejército 8 y para la *Desert Air Force*, la cual, sólo para ella, ya necesitaba 1400 toneladas diarias. Las provisiones y el material estaban almacenados en la enorme base del canal de Suez, en Egipto, y a medida que las fuerzas avanzaban aumentaba la distancia que los medios de transporte tenían que cubrir. Desde Alejandría los abastecimientos podían enviarse por ferrocarril tan sólo hasta Tobruk, desde donde debían continuar por carretera, a lo largo de otros 800 km, hasta Bengasi; pero este largo y difícil viaje desgastaba rápidamente los vehículos. No obstante, a pesar de las dificultades, entre el 8 y el 25 de enero se transportaron 10.786 toneladas de carburante hasta las primeras líneas.

Otra solución, más satisfactoria, fue la de enviar la mayor parte de los abastecimientos por vía marítima, desde el pequeño puerto de Tobruk hasta el de Bengasi, separados por una distancia de 540 millas, lo que correspondía a dos días y medio de navegación; pero, para ello, fue necesario limpiar previamente este último puerto de las minas, escombros y otros obstáculos dispuestos por el enemigo. A fines de noviembre, tras un duro trabajo, Bengasi podía ya acoger a los buques, y Montgomery calculó que hacia mediados de diciembre podría almacenar abastecimientos suficientes para atacar a Rommel.

Uno de los aspectos más irritantes y dificultosos del problema de los abastecimientos era el del transporte de la gasolina, que llegaba, en su casi totalidad, en latas de 4 galones (18,18 litros), construidas con hojalata tan delgada que se las llamaba irónicamente de «papel de seda»; como cabe suponer, durante el largo y accidentado recorrido,

Tropas auxiliares aliadas, encuadradas y dirigidas por personal de ingenieros, construyen un puente desmontable para facilitar la normal afluencia de los abastecimientos al Ejército 8 británico. (Imperial War Museum)





Entre el 17 y el 18 de diciembre de 1942, Rommel abandonó la posición de El-Agheila, frustrando el intento del Ejército 8 británico de encerrar en una trampa a sus fuerzas. Comenzó así una magistral retirada estratégica a través de Tripolitania. Perseguido estrechamente por el Ejército 8, Rommel trató de retardar el avance de las fuerzas aliadas, resistiendo primero en Buerat el-Hsun, y luego en la línea Homs-Tarhuna. El 19 de enero, sin embargo, los Aliados entraron en Homs. Rommel se vio forzado a retirarse y a abandonar todo intento de defender Trípoli, que fue ocupada el 23 de enero. El repliegue del Eje, inevitablemente dirigido hacia Túnez, sobre la Línea de Mareth, continuó alternando con acciones retardadoras.

más de una tercera parte de estos inadecuados recipientes se rompía, perdiéndose el valioso contenido y creando un serio peligro de incendio. Naturalmente, todavía habría sido más peligroso enviarlos por avión, y, por otra parte, los pocos barriles cilíndricos de acero, de 200 litros de capacidad de que se disponía entonces, eran demasiado voluminosos para poderse cargar a bordo de los aviones de transporte de la RAF, los Hudson, que, por añadidura, también escaseaban. Por fortuna, pronto llegó el refuerzo de un escuadrón de *Dakota* norteamericanos, los cuales transportaron unos 600 hectolitros de gasolina, de alto número de octanos, hasta las mismas pistas de aterrizaje avanzadas antes de que comenzase la batalla de El-Agheila. Este era uno de los muchos problemas logísticos que pesaban sobre el Ejército 8.

Con el tiempo suficiente a su favor, Montgomery podía resolver sus problemas; los de Rommel, por el contrario, eran insolubles. El *Feldmariscal* alemán había recibido la orden de detener a los ingleses en Libia; pero esto era imposible. Después del desembarco de los Aliados en Marruecos y en Túnez, Rommel no veía otra alternativa para su *Panzerarmee* que la de retirarse lo más rápidamente posible a la Línea de Mareth. Se había detenido en la línea de El-Agheila todo el tiempo que le fue posible antes de efectuar un hábil repliegue; pero incluso así, puesto que no estaba en condiciones de resistir la presión inglesa en El-Nofilia, se vio forzado a retroceder a la posición siguiente, en Buerat el-Hsun, donde, según las órdenes recibidas, ya no debía ceder ni un paso. No obstante, había conseguido vencer la histérica imposición de Mussolini, por la que le ordenaba una «resistencia a ultranza, repito a ultranza, con todas las fuerzas de la *Panzerarmee* en la línea de Buerat el-Hsun»; y así, en una segunda fase, se le había permitido retirarse en el caso de que se viera amenazado por una ofensiva de gran envergadura. Logró, además, el permiso para enviar a Túnez la mayor parte de las fuerzas italianas y la 21ª *Panzerdivision* –esta última sin el material–, por lo que casi todas las unidades desplegadas en la línea de Buerat el-Hsun eran alemanas, comprendida la 15ª *Panzerdivision* y dos divisiones ligeras, la 90 y la 164; pero todas ellas con los efectivos notablemente reducidos.

El Ejército 8 se sintió, como es natural, profundamente defraudado por no haber conseguido encerrar en una trampa a la *Panzerarmee* en El-Agheila; pero ocurrió que los neozelandeses, en un intento de cercar a Rommel, se habían visto forzados a realizar una larguísima conversión para alcanzar la retaguardia del enemigo. En cinco días cubrieron un recorrido de más de 240 km, en un terreno que en algunos puntos era muy accidentado, y, en consecuencia, sus fuerzas no habían logrado bloquear la carretera costera cerca del Arco de los Filenos. Así, las unidades acorazadas de Rommel lograron abrir una brecha y pasar en grupos pequeños, huyendo hacia el Oeste.

Incluso los cadáveres estaban minados

El avance principal de los ingleses a lo largo de la vía Balbia se vio constantemente obstaculizado por decenas de miles de minas: en menos de cuatro semanas los ingenieros británicos del Cuerpo de Ejército XXX tuvieron que lamentar 170 bajas, entre muertos y heridos, en las operaciones de retirada de estas minas. Otro peligro –y una tentación para los incautos– lo constituían las trampas explosivas, a menudo ingeniosamente colocadas en los cuerpos de los caídos. A pesar de ello, los ingleses avanzaron con bastante rapidez; los alemanes tuvieron que abandonar Sirte el 21 de diciembre, y el 29 del mismo mes algunas columnas de la División Acorazada 7 estaban muy cerca de Buerat el-Hsun, donde Rommel debía establecer su línea defensiva.

Antes de atacar las posiciones de Buerat el-Hsun, el Ejército 8 almacenó sistemáticamente sus abastecimientos y la RAF trasladó las bases a aeródromos muy avanzados, a fin de poder aportar a sus tropas un apoyo inmediato. Después de haber examinado la situación, Montgomery juzgó que no le sería posible lanzar la ofensiva antes del 15 de enero y, rasgo típico de su carácter, no se dejó apartar de su propósito ni siquiera por el terrible huracán que, en los primeros días de enero, sembró la ruina en el puerto de Bengasi, reduciendo notablemente su actividad durante bastantes días, tiempo que a la sazón era muy valioso. Montgomery se limitó simplemente a reducir sus fuerzas de cuatro divisiones a tres, y a aprovechar todas las disponibilidades de medios del Cuerpo de Ejército X para el transporte de los abastecimientos desde Tobruk a Buerat el-Hsun, que distan entre sí unos 1120 km; más o menos la misma distancia que separa Londres de Viena.

Para efectuar la penetración en las líneas enemigas, el general Montgomery dividió sus fuerzas en dos grupos. La División Acorazada 7 y la División neozelandesa debían llevar a cabo una acción diversiva y aproximarse a Trípoli desde el interior; esta maniobra de envolvimiento significaba avanzar por pistas extraordinariamente difíciles. Mientras tanto, la División 51 *Highland* recorrería los 400 km de la vía Balbia. Puesto que las dos partes del Cuerpo de Ejército XXX estarían tan distantes entre sí, Montgomery asumió la doble e inusitada misión de comandante del Ejército en lo que concernía a la División 51, ya que, dependiendo esencialmente del pequeño puerto de Bengasi, estaba muy preocupado por la situación logística. Según sus cálculos, si Trípoli y su puerto no se conquistaban al décimo día del comienzo de la ofensiva, el Ejército 8 probablemente se vería forzado a detenerse por agotamiento de los abastecimiento disponibles.

El día 12 de enero de 1943, la *Desert Air Force* inició la fase preliminar de la ofensiva contra Trípoli, llevando a cabo intensos bombardeos. Durante el día se empleaban los bombarderos *Boston*, *Baltimore* y *Mitchell*; y en cuanto caía la oscuridad entraban en acción los *Wellington* y los *Liberator*, que eran aparatos más pesados. El objetivo de estos ataques aéreos era neutralizar todas las concentraciones de vehículos localizadas en la zona de operaciones. En tres días los aviadores ingleses y norteamericanos realizaron 770 vuelos, y perdieron 20 aparatos ante la eficaz defensa opuesta por el adversario.

El Ejército 8 atacó tres días después, luego de haber realizado una larga marcha de aproximación. La maniobra de envolvimiento llevada a cabo por la División Acorazada 7 y por los neozelandeses no tardó en chocar con serias dificultades a causa de las bien dispuestas defensas germanas, y los progresos realizados por los británicos en el transcurso del primer día fueron escasos. Pero aquella misma noche los alemanes iniciaron un continuo y sistemático repliegue hacia la línea Homs-Tarhuna. El 19 de enero, la brigada que iba en cabeza de la División Acorazada 7 avanzó más de 200 km hacia esta última localidad, mientras la División neozelandesa quedaba retrasada, ya que las pésimas condiciones en que se encontraba el terreno impedían que las dos unidades avanzasen a la misma marcha.

La División 51 *Highland*, que marchaba por la carretera costera, se vio asimismo gravemente obstaculizada en sus movimientos por las numerosas minas y por las grandes demoliciones dispuestas por el enemigo; en la vía Balbia, entre Buerat el-Hsun y Trípoli, encontró 177 cráteres

Tropas italianas emplazando una pieza de artillería contracarros en el curso de los combates defensivos desarrollados en la Línea de Mareth. *(Alfredo Zennaro)*

abiertos por las explosiones, diez puentes saltados y seis fosas contracarros. Y no era esto todo. Desde Buerat el-Hsun a Misurata, que distaba unos 120 km, es prácticamente imposible alejarse de la carretera, puesto que la vía Balbia está flanqueada por pantanos salobres por un lado y por un terreno extraordinariamente accidentado por el otro. Por todo ello, la División 51 avanzaba demasiado lentamente y Montgomery, alarmado, llamó al comandante y le ordenó lanzar a sus escoceses al ataque, tanto de día como de noche. Destacando luego como refuerzo de la misma a la Brigada Acorazada 22, le proveyó también de medios de transporte adecuados, pues hasta entonces, por la preferencia concedida a los abastecimientos, la infantería había tenido que avanzar a pie.

El avance de las fuerzas de Montgomery hacia el sector septentrional del frente alemán, a lo largo de la carretera costera, produjo el derrumbamiento del frente: la presión ejercida por la División 51 *Highland* demostraba ahora ser eficaz. El día 20 de enero los escoceses ocuparon Homs y el 21, después de duros combates, penetraron en las defensas alemanas, cerca de Corradini, situándose a sólo 80 km de Trípoli.

Al día siguiente, las fuerzas de Rommel evacuaron la ciudad, después de destruir la mayor parte de las instalaciones portuarias, y a las 5,30 horas del 23 de enero los *Highlander* entraron en ella, encaramados en los carros de combate que se les había enviado como refuerzo. Pero no fueron ellos las primeras tropas británicas que entraron en Trípoli: media hora antes, algunas autoametralladoras del 11° de Húsares habían penetrado ya en la ciudad, ganándose así la «triple corona» de Libia, después de haber sido también los primeros en entrar en Tobruk y en Bengasi. Algunos días más tarde, el Ejército 8 daba la bienvenida al general Leclerc. El heroico militar francés venía del África ecuatorial, al frente de 3200 hombres, en parte franceses y en parte pertenecientes a las tropas coloniales, para ayudar a los aliados británicos, y sus unidades permanecieron con Montgomery hasta el fin de esta campaña.

La *Desert Air Force* había actuado en estrecha unión con las fuerzas de tierra durante todo el desarrollo de la operación, proporcionando una ayuda muy eficaz. Como episodio muy representativo vale la pena recordar que los pilotos de dos escuadrones de *Kittyhawk* trabaron una pequeña batalla personal de notable importancia: viendo que el enemigo estaba destruyendo el utilísimo aeródromo de Castel Benito, situado en la periferia de Trípoli, soltaron sus bombas sobre los arados usados para tal operación, y los hicieron con tal encarnizamiento que no dejaron ni uno. Pocos días después las excelentes pistas del aeródromo, perfectamente reparadas, estaban a disposición de la Aviación británica.

Trípoli, la «ciudad prometida»

Durante mucho tiempo, Trípoli había sido considerada por el Ejército 8 como el símbolo de la victoria final, asumiendo el valor de una «ciudad prometida». La sola vista y el perfume del verde y fértil campo que la rodea eran un auténtico alivio para aquellos soldados, inmersos desde hacía tanto tiempo en el polvoriento y caluroso desierto. Pero el acontecimiento más memorable fue la visita del Primer Ministro. En efecto, éste llegó en los primeros día de febrero y asistió, junto con los generales Alan Brooke, Alexander, Montgomery y Leese, a una gran parada militar para celebrar la victoria. Neozelandeses y escoceses, estos últimos con el «kilt» y al son de las gaitas, desfilaron impecablemente ante Churchill, quien quedó profundamente conmovido ante aquel espectacular despliegue de fuerzas.

Sin embargo, en aquel momento, el grueso del Ejército 8 se vio obligado a detenerse durante cierto tiempo cerca de Trípoli, por haber rebasado el alcance de su sistema de abastecimientos. Como los alemanes lo habían demolido todo, mientras no se reparase el puerto las unidades de tierra no podrían avanzar en fuerza. Pero, antes de que finalizase el mes de enero, los abastecimientos comenzaron a llegar, si bien en muy pequeñas cantidades; el 2 de febrero entró en el puerto el primer mercante y a fines de abril ya era posible descargar diariamente más de 4000 toneladas de material.

Mientras tanto, y pese a la obligada detención, algunas unidades ligeras de la División Acorazada 7 se habían lanzado hacia delante, incluso antes de que el puerto de Trípoli hubiera sido puesto de nuevo en servicio. La habitual y diestra táctica retardadora de los alemanes, unida a períodos de tiempo muy lluvioso, aminoraron el avance; pero el día 4 de febrero las primeras fuerzas británicas cruzaron la frontera occidental de Libia y penetraron en territorio tunecino. El objetivo principal de Montgomery era ocupar, ante todo, Ben Gardan y luego Medenín; ambas localidades se conquistaron el 16 de febrero. En el curso del mismo mes, las unidades avanzadas del Ejército 8 se dirigieron hacia los puestos avanzados de la Línea de Mareth. Con la ocupación de la zona situada entre Ben Gardan y Medenín, Montgomery acababa de asegurarse el dominio de algunos buenos aeródromos y la posibilidad de establecer en aquel sector depósitos para los abastecimientos con miras a la futura batalla.

EVERSLEY BELFIELD



Nacido en 1918, estudió en Ampleforth y en el Pembroke College de Oxford. En 1939 prestó sus servicios en artillería y en 1943 se hizo piloto observador. Desde el desembarco en Normandía hasta el fin de la guerra estuvo en Holanda, con el Ejército canadiense. En 1950 entró en la Southampton University, y más tarde ocupó el cargo de lector decano en los cursos para militares. Entre sus obras recordamos: *Charmed into Battle*, en colaboración con el general de división Parhan, y *The Battle for Normandy*, en colaboración con el general de división Essame.

Noviembre de 1942-febrero de 1943

EL ABANDONO DE TRIPOLITANIA

EL PUNTO DE VISTA ITALIANO

G. Mancinelli, general

Después de una versión alemana y otra británica de la *persecución hasta la Línea de Mareth*, no debe faltar la proyección italiana de esta fase, para nosotros especialmente dolorosa, de los acontecimientos que condujeron al abandono de la colonia libia.

El Mando Supremo de Libia *(Superlibia)*, reconociendo que era imposible conseguir que fueran de nuevo eficaces, en breve plazo, todas las unidades retiradas de El-Alamein, ordenó, el 21 de noviembre, su disolución definitiva, proponiéndose utilizar de ellas los elementos recuperables para completar otras unidades. Sólo se conservaban y reconstituían los mandos de los Cuerpos de Ejército XX y XXI y de las Divisiones *Trieste* y *Giovani Fascisti*. A ellas se añadían las Divisiones *La Spezia* y *Pistoia*, que no habían intervenido en los anteriores acontecimientos, y la División acorazada *Centauro*, que no estaba completa, pues parte de ella todavía se encontraba en Sicilia. En cambio, las unidades alemanas fueron conservadas íntegramente.

Se habían constituido dos centros de concentración y de adiestramiento, uno italiano y otro alemán que se revelaron como instrumentos muy valiosos para la selección de todos los elementos recuperables, hombres y material, entre aquella masa amorfa que había llegado de El-Alamein. A partir de estos centros se reconstruyeron batallones, grupos y destacamentos especiales, que, tras un período de acomodación y adiestramiento, volvían a ocupar su puesto en el frente.

A primeros de diciembre, en la posición de Marsa el-Brega–Marada se habían desplegado, en primera línea, tres divisiones italianas a las órdenes del Cuerpo de Ejército XXI, mientras la *Trieste*, todavía en período de reconstrucción, se hallaba en segunda línea. Hasta el 24 de noviembre, los restos del DAK estuvieron retenidos, en misiones de seguridad, a la altura de Agedabia, y luego se habían replegado tras las posiciones de resistencia para constituir una masa de maniobra del sistema. Su fuerza, en vías de progresivo crecimiento, sumaba el equivalente de unos seis batallones, con 50 carros, un centenar de piezas y unos 40 magníficos cañones antiaéreos y contracarros de 88 mm. No obstante, era una fuerza muy exigua frente al esperado asalto enemigo de dos divisiones acorazadas y otras cuatro de infantería motorizada, con un número superior a 500 carros y numerosas autoametralladoras.

Apenas completado su repliegue a El-Agheila, Rommel decidió que tenía que enfrentarse enérgicamente con el Mando Supremo para que aceptasen su proyecto. Con este fin envió a Roma, el 20 de noviembre, al general De Stefanis y el mismo día el oficial italiano de enlace en el ACIT refería en estos términos la situación: «... Su punto de vista (el de Rommel) es, en sustancia, *no* resistir en la línea de Marsa el-Brega con el desierto sírtico a sus espaldas, sino trasladarse más allá de dicho desierto, a la altura de Buerat el-Hsun. El mariscal desea, por lo tanto, llevar cuanto antes las fuerzas no motorizadas a dicha línea retrasada... mientras las pocas unidades motorizadas que le quedan al ACIT permanecerían en Marsa el-Brega para obligar al adversario a desplegar... ganando así un tiempo muy valioso. Esta concepción obedece al hecho de que Rommel está persuadido de que las fuerzas disponibles son desiguales para enfrentarse en una batalla decisiva con los medios que muy pronto podrá concentrar el enemigo en el frente de Marsa el-Brega. En tal caso sería bastante difícil conseguir, con un nuevo repliegue, salvar las dotaciones de infantería no motorizadas...»

El jefe del Estado Mayor General opinaba que una retirada demasiado rápida a Túnez podría significar encerrarse «en la ciudadela de la capitulación». También Kesselring se mostraba favorable a la resistencia en la línea alcanzada. A su vez, el mariscal Bastico era contrario al abandono de la posición; quizá, por considerar el menor valor táctico de la alternativa de Buerat el-Hsun. Sin duda, su juicio estaba influido también por la responsabilidad que le incumbía como gobernador de Libia.

No obstante, unos días después, tras un coloquio con Rommel, Bastico acabó adhiriéndose sustancialmente a la tesis del repliegue, considerando que, de esta forma, se demoraría la batalla y entre tanto se podrían recibir refuerzos.

El 24 de noviembre acudió Cavallero para tratar de conciliar los opuestos puntos de vista. Rommel sostuvo con intransigencia su tesis. Kesselring reafirmó su contrariedad respecto del abandono de las posiciones actuales, incluso por las repercusiones negativas que tendría en el frente tunecino, todavía sin consolidar. Insistía en que Rommel combatiera lo más lejos posible de Trípoli y de Túnez, y si para ello se necesitaban refuerzos de aviación, tropas y medios, reservas de municiones y de carburante, sería preciso hacerlas llegar de cualquier forma. Pero Rommel ya no se dejaba convencer por las palabras y las promesas de su colega alemán, y, manteniendo su idea de replegarse, especificó además que con aquello no se debía esperar la solución del problema: se trataba tan sólo de prolongar por tres semanas la vida del Ejército.

Los resultados de estas conversaciones fueron expresados en una directiva del Mando Supremo, en la que el criterio de la resistencia a ultranza se transformaba en el de detenerse «lo más lejos posible» en Marsa el-Brega, y se consideraba también la eventualidad del repliegue a la línea de Buerat el-Hsun «en el caso de que se previese un ataque de fuerzas decisivamente más poderosas». El visto bueno para la ejecución del movimiento



Bersaglieri italianos adentrándose en territorio tunecino. El 3 de febrero de 1943, tras una retirada de tres meses, las últimas unidades italianas abandonaban Libia. (Archivo Rizzoli)

deberían darlo, de común acuerdo, los dos comandantes, italiano y alemán. Al transmitir al comandante del ACIT esta directiva, Bastico, recordando pasadas experiencias, juzgó oportuno reservarse para sí la facultad de decisión.

Ya tendremos ocasión de comprobar que la prudente reserva de Bastico no era en absoluto injustificada, aunque resultara completamente inútil frente a los incontenibles impulsos del comandante alemán. Rommel protestó enérgicamente contra aquella limitación que él juzgaba arbitraria y, en contra de todo lo que se había convenido en el curso de la reunión, declaró que resistiría en la posición de Marsa el-Brega hasta el momento en que su abandono fuese impuesto por el mismo ataque enemigo o sugerido por la situación del frente tunecino.

De todo esto resultó que Bastico tuvo sus dudas sobre la conveniencia de enviar al frente las nuevas unidades que, mientras tanto, iban quedando disponibles. El 22 de noviembre pidió al oficial italiano de enlace que le informase «sobre las intenciones reales» de Rommel, y recibió la siguiente respuesta: «... Como he señalado ya varias veces, Rommel y su Estado Mayor manifiestan el más negro pesimismo. No cree que logremos detenernos en Túnez, ni tampoco que recibamos refuerzos importantes. De todo esto se deduce la íntima persuasión de la imposibilidad de una eficaz resistencia y plantea la cuestión de si, en tales condiciones, Rommel debe permanecer al mando del Ejército, donde cumpliría, ciertamente con su deber, como gran soldado que es, pero sin ánimo y sin fe...».

La verdad de todo, en definitiva, era exactamente ésta: o aceptar la idea de Rommel y dar crédito a su experimentada maestría o sustituirlo cuanto antes en el mando del Ejército. Pero no era fácil entonces la sustitución y, de todas formas, quedaba sometida a la elección del Alto Mando alemán. Por otra parte, cabe también tener en cuenta otro factor psicológico para comprender que no se sustituyera a Rommel pese a todas las acusaciones: su arte incomparable había cosechado tales y tantos éxitos que se acabó por atribuirle un poder casi taumatúrgico, y ahora se esperaba de él que repitiera los milagros de 1941 y 1942.

De todas formas Rommel estaba resuelto a llegar a una decisión clara, y así, el 28 de noviembre emprendió de improviso el vuelo «para conferenciar personalmente con el *Führer* acerca de la situación y de los abastecimientos de las fuerzas alemanas en África».

En el OKW Rommel sostuvo su tesis del abandono total del Norte de África, pero no encontró aprobación, especialmente por parte de Hitler. Partió de allí con el débil consuelo de las acostumbradas promesas. Pero la dura realidad cotidiana del fracaso de todos los esfuerzos para abastecer al Ejército indujo muy pronto al mismo Mando Supremo a dar un nuevo paso hacia el retroceso de la defensa: por lo tanto, autorizó el repliegue de toda la infantería no motorizada a la nueva posición de Buerat el-Hsun, donde «con pleno acuerdo por parte del *Duce* y del *Führer*, el ACIT debe realizar su detención definitiva».

La operación de repliegue comenzó la noche del 6 de diciembre y, continuando por escalones de media división, se prolongó hasta el día 12; mientras tanto, las fuerzas motoacorazadas asumían la defensa de las posiciones avanzadas. La situación resultaba muy peligrosa por el mínimo nivel de los recursos de carburante, que apenas era suficiente para el movimiento logístico de las unidades, sin dejar margen para las necesidades de maniobra de las fuerzas motoacorazadas.

En aquellas condiciones Rommel juzgó necesario constituir una base de apoyo intermedia entre los dos puntos terminales del largo salto, deteniendo una parte de las divisiones dirigidas a Buerat el-Hsun a la altura de El-Nofilia y desplegándolas de acuerdo con un dispositivo profundo, de frente al Sur, para protección de la dirección costera. La mañana del 12 comenzó la esperada ofensiva británica con acciones de carácter preparatorio, y aquella misma noche Rommel decidió romper el contacto, sin esperar el ataque masivo previsto para el día siguiente. Sin pedir ninguna autorización, cursó la orden de repliegue general, dejando en la retaguardia a la División Ligera 90 y algunos elementos que la flanqueaban. No sin serias dificultades, la 90 logró romper el contacto, después de dos días de una resistencia muy eficaz, adelantándose a la Acorazada 21, que permanecía a retaguardia. La protección del flanco derecho se confió a la División Acorazada 15. La presión británica a lo largo del eje costero no era muy fuerte, sin duda para dar tiempo a que hiciera sentir su peso una amplia maniobra de envolvimiento que se estaba realizando desde el Sur. Nuestro reconocimiento informó a tiempo de la amenaza y se habían tomado las correspondientes medidas. El día 15, el Ejército se encontró seriamente empeñado en combate: frontalmente, la Acorazada 21, a caballo de la dirección costera, y en el flanco derecho la 15 y el 33 Grupo de exploración, duramente atacados por la columna motorizada que llegaba. Era gravísimo el peligro de embotellamiento, y nuestro servicio de intercepción captaba ya mensajes encomiásticos del adversario. Combatiendo encarnizadamente, parte de las fuerzas logró replegarse a El-Nofilia; mas la División 90 quedó estrechamente empeñada en combate y la Acorazada 15, sin carburante, había sido aislada. Pero, habiéndoles llegado abastecimientos de circunstancia, ambas unidades lograron abrirse camino combatiendo en el curso de la noche, de forma que en el momento de cerrar el cerco los ingleses se dieron cuenta de que la bolsa estaba vacía.

Desde aquel momento el repliegue prosiguió sin detenciones y sin dificultades hasta el objetivo previamente establecido, y la noche del 17 de diciembre la maniobra había concluido. En el frente de Buerat el-Hsun sobrevino entonces un período de calma, que se aprovechó para mejorar la organización defensiva de la posición, hasta entonces apenas esbozada.

Inmediatamente renació una nueva disputa: ¿resistencia a ultranza en la posición de Buerat el-Hsun o abandono espontáneo?

Ya el 13 de diciembre, es decir, cuando apenas se había iniciado la maniobra de rotura de contacto en Marsa el-Brega, se indicó a los comandantes supremos que Rommel trataba de llevar su retroceso, sin detenciones, hasta Túnez. Sucedía, además, que el mando de Ejército ya había enviado a territorio tunecino hombres y medios, incluso cierto número de camiones. Por otra parte, es preciso recordar que la tesis de Rommel a favor de la posición de Buerat el-Hsun se basaba tan sólo en la oportunidad de ganar tiempo, antes de aceptar la batalla, con la esperanza de que entre tanto llegasen los prometidos abastecimientos.

Pero esta esperanza no se cumplió, y Bastico, en substancia opinaba lo mismo que Rommel. Pero a Bastico le preocupaba, sobre todo, la eventualidad de una repentina decisión unilateral alemana de abandonar Libia, contra la cual ni él ni el Mando Supremo tendrían posibilidades de reaccionar. Por ello pedía a Roma directivas claras. En una conversación mantenida el 17 de diciembre, Rommel propuso abiertamente el repliegue sistemático a líneas sucesivas, juzgando que una hábil dirección de las operaciones lograría retardar el avance del adversario. Una vez lograda la reunión de las fuerzas en Túnez, sería posible maniobrar ofensivamente por líneas interiores contra los dos Ejércitos enemigos todavía separados. Incluso reconociendo el valor de estas argumentaciones, Bastico ponía de manifiesto que, por el momento, era inútil hablar de abandono total, porque las reservas de carburante no lo permitían.

Siguiendo las mismas directrices de las primeras conversaciones, el Mando Supremo insistió en la categórica orden de combatir en la línea de Buerat el-Hsun, comprometiéndose enviar cuanto fuera necesario para sostener la resistencia. Pero, reconociendo la imposibilidad de confiar en este compromiso, el 21 de diciembre renunciaba ya a su propia posición de intransigencia, replegándose, como antes, a la de lo «más alejado posible», e incluso, dos días después, creía oportuno hacer más aleatoria esta fórmula prescribiendo «ganar tiempo en espera de un mejoramiento de la situación en Túnez que permita enviar a Tripolitania refuerzos de tropas y medios».

Pero Rommel no estaba todavía satisfecho. También en la nueva directiva se trataba siempre de aceptar el combate, y él pensaba, por el contrario, efectuar el repliegue sin sentir la presión del enemigo.

El Mando Supremo creyó poder eliminar cualquier controversia entre los comandantes de África acogiendo, por una parte, la posición de Rommel, pero dando al mismo tiempo satisfacción a la justa ansiedad de Bastico prescribiendo límites taxativos de tiempo para la ejecución de la maniobra: por lo menos, seis semanas hasta el campo atrincherado de Trípoli. Es obvio que, una vez más, esa prescripción tan rígida era incompatible con la directiva fundamental de no exponerse al aniquilamiento, y Rommel se las arregló para rechazar cualquier condición de tiempo.

La infantería desalojó regularmente las posiciones de Buerat el-Hsun entre el 3 y el 14 de enero. Mientras tanto, *Superlibia* procedía a la aproximación de las fuerzas de guarnición en el lejano Sahara libio, unos 600 hombres, en su mayoría indígenas.

El Ejército 8 británico, al que no le había podido pasar inadvertido el movimiento retrógrado de nuestras divisiones, no pensaba intervenir, sin duda absorbido por sus propias exigencias de reorganización logística. Y así, hasta el amanecer del 15 de enero no comenzó la ofensiva, dirigida principalmente contra el ala meridional de nuestro despliegue. El ataque se contuvo, y, aprovechando el momentáneo éxito, Rommel ordenó aquella misma noche la retirada general a la línea de Homs-Tarhuna. La mañana del 18 todas las fuerzas móviles del ACIT habían alcanzado la línea establecida. Al atardecer, la situación se juzgó más bien favorable para una detención de algunos días en la nueva posición. A la mañana siguiente, discretos ataques frontales realizados por el enemigo fueron hábilmente rechazados; pero, a primeras horas de la tarde, se advirtió la presencia de una gran columna motorizada que avanzaba al sur de nuestra extrema ala derecha. A Rommel le impresionó vivamente aquella peligrosa amenaza de envolvimiento y, después de tomar las medidas oportunas para la directa protección del flanco expuesto, en una de sus decisiones, ordenó el repliegue general del Ejército.

Esta precipitada decisión de Rommel fue objeto de muy severas críticas, e incluso se llegó a afirmar que había aprovechado al vuelo la ocasión de una amenaza de envolvimiento para llevar a cabo su proyecto de retirada. Una discusión sobre el particular sería hoy completamente inútil, sobre todo cuando la suerte de nuestra colonia estaba ya echada entonces; pero la sospecha de una intencionada exageración del episodio por parte de Rommel parece que debe ser descartada.

Las fases sucesivas de la maniobra no hacen historia. El movimiento de retirada se efectuó regularmente. Todavía una vez más se planteó la cuestión de intentar resistir en el perímetro oriental del campo atrincherado de Trípoli; pero se resolvió negativamente por decisión del *Duce*. La noche del 22 de enero Trípoli era evacuada.

Tras la ocupación de la ciudad de Trípoli, el Ejército 8 británico cesó prácticamente en la persecución, limitándose a mantener el contacto con nuestra retaguardia. El día 3 de febrero, las últimas unidades italianas cruzaban la frontera tunecina: después de más de veinte años de prudente administración, la bandera italiana se arriaba en el último trozo de nuestra colonia en el mar Mediterráneo...

EL HUNDIMIENTO DE LA LINEA DE MARETH

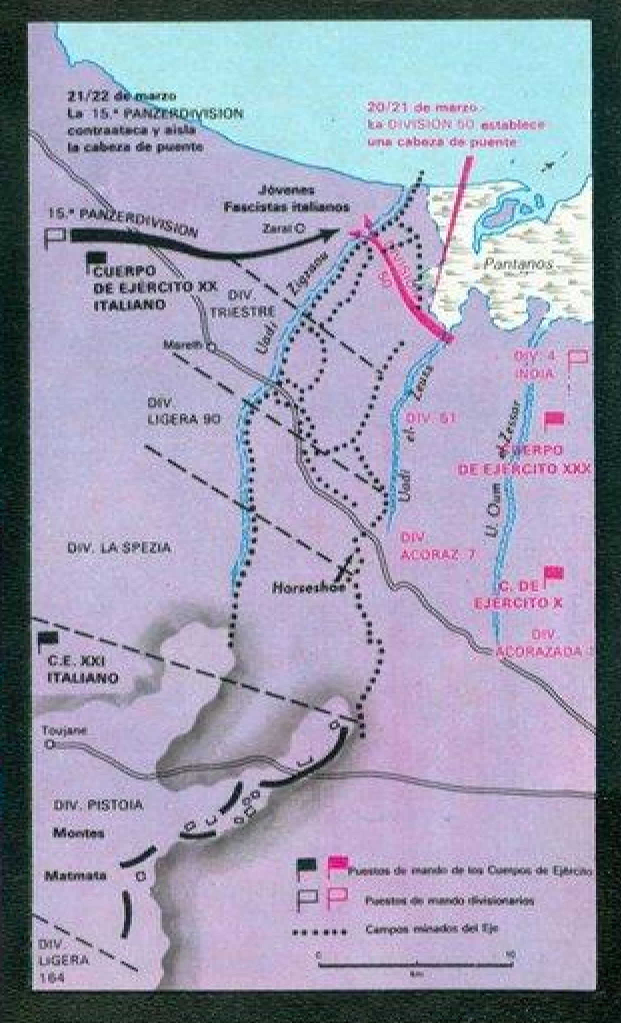
K. J. Macksey,
comandante

El 6 de marzo de 1943, Rommel, enfermo y desmoralizado, intervino por última vez en un ataque del Afrikakorps, *lanzado contra el Ejército 8 en Medenín y detenido por el intenso fuego de barrera de los ingleses. Sin embargo, para Montgomery, la batalla de Medenín sólo fue una fastidiosa acción de hostigamiento que se interfería en sus preparativos para el ataque general a la Línea de Mareth, que fue una de las batallas más comprometidas de cuantas sostuvo el Ejército 8, pero en la cual la fuerza bruta prevaleció triunfalmente sobre el ingenio con que se forjaron los planes.*



SE COMBATE EN TORNO A LA LÍNEA DE MARETH

El 6 de marzo de 1943, tres divisiones alemanas, precedidas por un intenso bombardeo aéreo y artillero, atacaron las posiciones del Ejército 8 en Medenin. La naturaleza de las vías de aproximación a la posición británica había dado lugar a un plan de compromiso, al que le faltaban habilidad y audacia y en el que ni Rommel ni su Estado Mayor depositaban su confianza.
Las fuerzas alemanas, rechazadas por la artillería británica, no lograron romper en ningún punto el frente, y al caer la noche se vieron obligadas a retirarse desordenadamente después de haber experimentado gravísimas pérdidas.



A la izquierda: el primer plan de Montgomery preveía un ataque principal frontal contra la Línea de Mareth y una maniobra envolvente como acción diversiva. Pero, al fracasar el día 22 de marzo el ataque frontal, Montgomery transformó rápidamente la maniobra de diversión en la ofensiva principal. Para realizar el envolvimiento de la Línea de Mareth, que se extendía desde la costa al pie de los montes Matmata, se enviaron unidades del Ejército 8 al Sur, a través del desfiladero de Wilder. Rebasado luego el árido Dahar hasta el desfiladero de Tebaga, que conquistaron el 26 de marzo, dichas unidades irrumpieron en la llanura de El-Hamma. Finalmente, el día 27, las fuerzas del Eje se retiraron por la carretera costera para atrincherarse en la posición del uadi Akarit.

Arriba: el uadi Zigzaou constituía una formidable barrera natural de protección de la Línea de Mareth. Precisamente en el sector septentrional, defendido por los *Giovani Fascisti*, la noche del 20 de marzo la División 50 británica pasó al ataque, precedida por un violento fuego artillero de barrera. A pesar de la tenaz defensa opuesta por las tropas adversarias, las fuerzas británicas lograron constituir una cabeza de puente de 1,5 km de frente y de unos 700 metros de profundidad. Sin embargo, entre el 21 y el 22, la 15ª *Panzerdivision* pasó al contraataque, destruyendo la mayor parte de los carros de combate enemigos, por lo que el comandante de la División 50 se vio obligado a ordenar el cese de los combates.

La guerra, que es ruinosa por su propia naturaleza, llega con frecuencia a despilfarros ilimitados y absolutamente inútiles, que pasan casi inadvertidos. Pero los Aliados, tras la decisión que tomaron en enero de 1943 de instituir un mando unificado para las operaciones en el Norte de África, redujeron notablemente estos despilfarros. Eisenhower, coordinando el sector político con el militar, pudo aprovechar al máximo los recursos logísticos de Argelia, y Alexander, en su condición de comandante de operaciones, tuvo la posibilidad de trasladar rápidamente la mayor parte de sus fuerzas de uno a otro frente, fundiendo los Ejércitos 1 y 9, tan independientes y orgullosos, en una fuerza única cuyas cualidades supo aprovechar hasta el máximo. De esta manera, sólo una pequeñísima parte de las fuerzas aliadas permanecía alternativamente inactiva; por el contrario, el enemigo no podía sentirse nunca tranquilo, porque a menudo ocurría que, mientras reforzaba un sector, era atacado por la parte que en aquel momento era más débil.

El 23 de febrero el Eje siguió el ejemplo de los Aliados y unificó, a su vez, la dirección de las operaciones, creando el Grupo de Ejércitos *Afrika*. Rommel aceptó su mando, y el general Messe asumió el del Ejército 1 italiano. Pero esta reorganización en las filas del Eje se emprendió demasiado tarde para evitar un último despilfarro ruinoso. Los preparativos de Arnim para atacar, el 26 de febrero, en Medjez-el-Bab ya estaban muy avanzados, y el general había retenido la mejor parte de la División Acorazada 10, con la 21 en

reserva. Por esta razón se frustró una fulminante conversión de las fuerzas del Eje contra Medenín, pues como Rommel, en virtud de la autoridad que se le acababa de conferir, permitió a Arnim que realizase su ataque, el resto del frente se vio forzado a la inactividad hasta que la acción concluyó.

En Medenín se encontraban la División Acorazada 7 y la División 51 *Highland*, ambas por debajo de sus efectivos normales. El resto del Ejército 8 se hallaba aún esparcido. El 27 se informó a Montgomery que la 15ª *Panzerdivision* había vuelto a la Línea de Mareth, y, por otros informes llegados, referentes al cese de la ofensiva contra Kasserine, se podía deducir que también la 21ª *Panzerdivision* se estaba dirigiendo hacia el Sur. No quedaba tan clara la posición de la 10ª *Panzerdivision;* pero la presencia de dos divisiones acorazadas, de las tres con que contaba el Eje, era de por sí un factor para preocupar. Montgomery, inquieto ante la posibilidad de ser atacado inmediatamente por un enemigo superior, reforzó en seguida la posición de Medenín con la División 2 neozelandesa, la 201ª Brigada de Guardias y la Brigada Acorazada 8.

Para transportar todo el material sólo había una carretera, en pésimas condiciones, y casi todas las unidades destacadas tenían necesidad de equiparse de nuevo antes de dejar Trípoli. Pero la eficacia profesional del Ejército 8 era ya tal que todo se desarrolló sin tropiezos en el breve espacio de cinco días; el 4 de marzo estaba perfectamente organizado para la defensa, sin que por ello se abandonasen los metódicos preparativos para el ataque a la Línea de Mareth. El mismo 4 de marzo Montgomery se sintió tranquilo, pero –como dijo al general De Guingand, su jefe de Estado Mayor,– en determinados momentos «había sudado siete camisas».

No se debe olvidar que esta fase defensiva de Medenín representó para Montgomery un enojoso paréntesis en la batalla de Mareth. Un día antes de verse obligado a reforzar el frente había cursado las órdenes referentes al ataque que se debía desencadenar el 20 de marzo, insistiendo en que no se debía permitir al enemigo estorbar los preparativos. No quería que las fuerzas acorazadas británicas se encontrasen seriamente empeñadas con los carros de combate alemanes durante la fase defensiva, y por esta razón dispuso las divisiones de infantería en posiciones desde las cuales más de 500 cañones contracarros –y entre éstos, por primera vez, algunas de las nuevas y poderosas piezas de 17 libras (76 mm)– podrían batir eficazmente a los medios acorazados enemigos. Hombres y cañones fueron cuidadosamente ocultos en las anfractuosidades del terreno y recibieron la orden de no abrir fuego hasta que no estuvieran seguros de alcanzar el objetivo, e incluso la masa de artillería que debía cubrir todo el frente con una cortina de fuego de barrera no entraría en acción antes de que el enemigo se hubiera empleado totalmente. Los carros de combate británicos, concentrados en posición retrasada, intervendrían tan sólo en el caso de que las fuerzas enemigas lograsen penetrar a través de las defensas.

La temeraria seguridad en sí mismo

Esta vez el despliegue defensivo era distinto de cualquier otro anteriormente preparado por el Ejército 8 en el desierto, y aprovechaba por completo la gran disponibilidad de medios. En el Norte, con el flanco derecho sobre el mar, estaba la División 51; en el centro, la 201ª Brigada de Guardias y la Brigada de infantería motorizada 131 cerraban las carreteras que conducían de Mareth a Medenín, y en el Sur, desplegaba la División 2 neozelandesa. En una profundidad todavía mayor, en el desierto, se hallaba la columna ligera francesa, que, junto con el 2º Regimiento de los *King's Royal Rifle*, debía oponerse al enemigo en el caso de que Rommel decidiera realizar una amplia conversión en aquella dirección.

La moral y la salud de Rommel se habían agravado últimamente: la situación, que no dejaba lugar a ninguna esperanza, las relaciones nada satisfactorias con el Alto Mando y la forunculosis que minaba su vitalidad eran factores que concurrían para hacerle considerar con pesimismo la inminente batalla. Por otra parte, la naturaleza de las vías de aproximación a la posición británica, que imponía limitaciones, habían engendrado un plan de compromiso, en el que ni Rommel ni su Estado Mayor tenían la menor confianza. Cada una de las tres divisiones alemanas debía aproximarse por separado a Medenín por las carreteras que partían de la localidad, de modo que entrarían en acción no como una masa concentrada, sino sobre un amplio frente: la 15ª *Panzerdivision* partió de Mareth, a través de un terreno descubierto; la 21ª apareció en las alturas, más allá de Toujane, y la 10ª se abrió camino descendiendo por la pista que parte de Hallouf, intentando así concentrarse en un punto a espaldas de las defensas británicas, en lugar de ir contra aquel en que se realizaba el combate. La mañana del 6 de marzo Rommel siguió la acción desde una altura al sur de Toujane, observando las nubes de polvo levantadas por su artillería, por los nuevos morteros de seis tubos (los llamados *Nebelwerfer*) y por los *Stukas* que se arrojaban en picado. Era la última vez que veía a su fiel *Afrikakorps* lanzado al ataque.

Los ingleses sabían que se estaban aproximando las columnas alemanas, pues el 3 de marzo, en el frente de la División 51, se había trabado un combate con elementos de exploración de la 15ª *Panzerdivision*, y el 4 y el 5 la RAF localizó tres columnas que se aproximaban al frente. En las primeras horas de la mañana del 6 de marzo el frente estaba envuelto en niebla, pero el martilleo al que la artillería y la aviación alemanas sometieron las posiciones del Ejército 8 revelaba claramente que había llegado el momento decisivo.

Después de las escaramuzas del amanecer, hacia las nueve empezó el primer combate con los carros de combate alemanes, que luego se extendió por todo el frente, con el centro de gravedad sobre las brigadas 201 y 131, atacadas por la 15ª y 21ª *Panzerdivisionen*, mientras la 10ª desviaba parcialmente sus ataques para dirigirlos contra los neozelandeses. Los alemanes, con la infantería siguiendo a corta distancia a los carros de combate, se aproximaron sin ser apenas molestados hasta que estuvieron a unos 360 metros de los cañones contracarros británicos. En aquel momento la artillería entró en acción, desbaratando a la infantería alemana y aislando a los carros de combate, que tuvieron que enfrentarse solos con las posiciones contracarros.

Los carros alemanes se infiltraban, con su tradicional tenacidad, por todas las brechas que lograban encontrar, destruyendo un discreto número de cañones. Pero ahora se encontraban, a pesar suyo, en la misma situación en que se habían encontrado sus adversarios tiempo atrás, cuando los carros de combate británicos se habían empleado contra los cañones alemanes sin lograr entrever siquiera los *Panzer* de Rommel.

A mediodía, el ataque alemán había agotado el ímpetu inicial y los tres comandantes de las divisiones acorazadas –prácticamente sin las órdenes de Rommel– se vieron forzados a retirarse para modificar el despliegue de ataque. Reemprendieron la acción a las 15,30 horas, en los mismos sectores; pero esta vez la infantería iba en cabeza, apoyada por la *Luftwaffe* y por la artillería, mientras los carros de combate, ahora más cautelosos, la seguían. Sin embargo, ni siquiera esta vez, salvo alguna excepción esporádica, los alemanes lograron ponerse en el radio de acción de las armas ligeras de los defensores, porque la artillería británica rechazaba sistemáticamente, desde larga distancia, todos los intentos ofensivos del adversario.

Cuando cayó la noche, los alemanes se retiraron. Había acabado así la batalla de Medenín.

Después de Medenín, Rommel dejó por última vez su puesto de mando y volvió a Europa, para



LA ÚLTIMA ARMA LLEGADA A LA GUERRA DEL DESIERTO

«Nebelwerfer» - lanzacohetes de 150 mm

Entre todos los lanzacohetes fabricados por los alemanes, el más utilizado fue el *Nebelwerfer* (lanzanieblas), dotado de seis tubos lanzadores; se utilizó para realizar bombardeos muy pesados de breve alcance o para emitir cortinas de humo. En comparación con la artillería tradicional, el *Nebelwerfer* podía disparar un proyectil pesado en un conjunto de tubos de lanzamiento montados en un afuste ligero, y por esta razón era muy maniobrable; no obstante, su tiro resultaba menos preciso. Los seis tubos de lanzamiento disparaban uno tras otro (lo que requería tan sólo diez segundos de tiempo) para evitar el vuelco del afuste; los tubos se podían recargar en 90 segundos. **Peso del lanzacohetes:** 542 kg. **Alcance:** 6670 metros con cohetes de alto explosivo; y 7050 m con granadas fumígenas. **Peso del cohete:** 34 kg alto explosivo; 35 kg (fumígeno).

(History of the Second World War)

informar. Partió sabiendo muy bien que el fracaso del ataque de Medenín había producido un efecto contrario al de retrasar la pérdida de toda la costa del Norte de África. Ya no podía hacer nada, si no era tratar de recuperar su vigor físico y someterse a la voluntad de Hitler.

Montgomery empezó a reflexionar sobre el problema de romper las defensas de la frontera tunecina mucho antes de que el Ejército 8 se alejara de Cirenaica. Encuadrados en el Ejército 8 se encontraban numerosos oficiales franceses, que habían seguido la construcción de las fortificaciones levantadas antes de la guerra (para prevenir una eventual invasión italiana) y que ahora, por una ironía del destino, servía a italianos y alemanes. Correspondía, pues, a los que habían contribuido a levantar aquellas fortificaciones revelar los secretos a quienes se disponían a asaltarlas.

El plan general para la ofensiva de Mareth, que se cursó bajo el nombre convencional de Operación «Pugilist» (púgil) el 26 de febrero, se basaba en el supuesto de que los alemanes defenderían la línea y la garganta de Tebaga con la infantería apoyada por fuerzas acorazadas de reserva, situadas en el centro. El Cuerpo de Ejército XXX, al mando del teniente general Leese, debía desencadenar un violento ataque a través del Uadi Zigzaou. En el ínterin, la División 2 neozelandesa, mandada por el general de división Freyberg y reforzada por la Brigada acorazada 8, el Grupo de Leclerc y otras unidades de reconocimiento y de artillería, tenía la orden de envolver los montes Matmata, realizando una conversión a través de Foum Tatahouine, la garganta de Wilder y la de Tebaga, para constituir una amenaza en la llanura de El-Hamma. El Cuerpo de Ejército X, del Teniente general Horrocks, se reconstituyó en el frente, encuadrando las reservas del Ejército, que comprendían las Divisiones Acorazadas 1 y 7 y la columna ligera de la Francia Libre: su misión era penetrar a través de la brecha creada por el Cuerpo de Ejército XXX y atacar desde Mareth hacia Gabès y Sfax, desbaratando el Ejército 1 italiano. El objetivo principal del ataque era la costa; las operaciones de los neozelandeses, previstas por el plan, eran importantes, pero no decisivas.

El Cuerpo de Ejército II neozelandés recorrería 240 km a través del árido Dahar con sólo 150 carros de combate. Los restantes 450 carros británicos y tres divisiones de infantería se concentraron en las proximidades de la costa, con la misión de atravesar el uadi Zigzaou. El jefe de Estado Mayor de Montgomery comenzó a estudiar cómo se podrían poner refuerzos a disposición de los neozelandeses en el caso de que éstos los precisaran, aunque es lógico suponer que entonces nadie consideraba seriamente esta posibilidad.

Una defensa planteada según las prescripciones de un reglamento táctico

El despliegue adoptado por el Ejército 1 de Messe correspondía a las enseñanzas de un reglamento. El uadi Zigzaou, protegido por los puestos avanzados, estaba defendido en la mayor parte de su longitud por las divisiones italianas de infantería, reforzadas en el centro por la División Ligera 90 alemana y en el flanco derecho por la División Ligera 164. La 15ª *Panzerdivision*, con 50 carros de combate únicamente, se encontraba detrás de la Línea de Mareth, dispuesta a lanzar un inmediato contraataque. En la garganta de Tebaga, una agrupación amorfa, de tropas italianas de la «guardia de frontera» y destacamentos libios, desplegó sin un plan determinado a lo largo de una antigua muralla romana. La 10ª *Panzerdivision* se había alejado para vigilar a los americanos, que se hallaban en Gafsa, mientras la 21ª se encontraba en Gabès, con 70 carros de combate, formando una reserva general dispuesta a intervenir ya fuera en apoyo de la defensa en Mareth como en la de Gafsa.

Durante la segunda y la tercera semanas de marzo las últimas fuerzas británicas se reunieron en las zonas designadas y comenzaron a aproximarse a los puestos avanzados enemigos. El grupo de Leclerc tomó posiciones en la vieja base del LRDG, de Ksar Rhilane. El 10 de marzo capturó 12 autoametralladoras, otros tantos cañones y unos 40 camiones alemanes que habían avanzado hasta aquel lugar para obligar al grupo a retirarse: este hecho demostró, mejor que cualquier otro, lo débiles que eran las fuerzas enemigas en el flanco izquierdo y qué acogida podían esperar por aquella parte los hombres de Freyberg. El 11 de marzo, el Cuerpo de Ejército neozelandés se retiró furtivamente a Ben Gardan, desde donde, tras realizar una rápida maniobra diversiva hacia una zona a medio camino de Foum Tatahouine, con el único objeto de confundir al enemigo, se dirigió, en grupos y en distintas noches, hacia una zona situada al otro lado de la garganta de Wilder, donde se reunirían totalmente el 11 de marzo.



Soldados aliados, en una trinchera próxima a una casamata, observan la retirada de las fuerzas del Eje de la línea de Mareth. En efecto, entre el 27 y el 28 de marzo, las fuerzas del Eje se vieron obligadas a replegarse a través de la llanura de El-Hamma, en dirección al uadi Akarit, donde el 30 de marzo el Ejército 1 se encontraba dispuesto a continuar la lucha. (Imperial War Museum)

La concentración de las fuerzas de ataque y de la artillería de apoyo en los caminos que conducían a la Línea de Mareth encontró la dura oposición de los alemanes, que dominaban el sector desde lo alto de las colinas y, particularmente, desde una altura llamada «Horseshoe» (herradura). La 201ª Brigada de Guardias intentó rechazarlos en el curso de la noche del 16 de marzo, pero se encontró en un campo densamente minado y bien defendido, y el cruento cuerpo a cuerpo que siguió concluyó sin resultados. Al amanecer, los Guardias se vieron forzados al repliegue, después de haber sufrido graves pérdidas. Las otras posiciones avanzadas enemigas fueron rápidamente vencidas, de modo que por la noche del 17 todo estaba dispuesto para lanzar el ataque a la posición principal, que comenzaría el 20.

En aquel momento la atención de los alemanes se concentraba más en Gafsa, en los flancos y a sus espaldas, que en Mareth, porque en Gafsa el Cuerpo de Ejército II norteamericano, que se había recuperado del duro golpe sufrido el pasado febrero, habían lanzado, el 17, una ofensiva, conquistando la ciudad y manteniendo a Arnim en un continuo estado de inseguridad. En efecto, la batalla de Mareth constituyó para Arnim el dilema de los dilemas: ignoraba si la amenaza más grave la representaba el ataque contra Gafsa o el lanzado contra Mareth, y a esto se añadía el problema de adivinar si la acción principal de Montgomery se desarrollaría por la costa o bien a través de la garganta de Tebaga.

Los neozelandeses entran en acción

Los hombres de Leclerc –que constituían el llamado grupo «L»– conquistaron progresivamente las cimas de las alturas que dominaban los pasos más importantes a lo largo del recorrido asignado al Cuerpo de Ejército neozelandés. Tras ellos llegaron los ingenieros, que prepararon la carretera antes de la llegada de la columna principal. En el transcurso de la noche entre el 19 y el 20 de marzo, el grueso de las fuerzas se concentró en Ksar Rhilane, donde deberían permanecer ocultas durante todo el día 20 y avanzar a la noche siguiente en dirección de Bir Soltane. Los neozelandeses esperaban que su presencia sería ignorada por el enemigo, y que podrían adueñarse, con un ataque por sorpresa, en la mañana del 21, de la garganta de Tebaga.

Pero en la citada noche del 19 al 20, Montgomery comunicó que estaba convencido de que ya había sido descubierta la columna y que por ello debía avanzar a la máxima velocidad, renunciando a la sorpresa.

No están bien claros los motivos que impulsaron a Montgomery a tomar una decisión que quizá fue prematura. Pero es probable que en vísperas del gran asalto al uadi Zigzaou juzgase indispensable llamar la atención del enemigo, al oeste de los montes Matmata, más ostensiblemente de lo previsto, y este objetivo no lo habría conseguido si la columna de Freyberg no hubiera sido descubierta hasta la noche del 20. Pero impulsando hacia delante a los neozelandeses y llamando la atención sobre ellos, Montgomery despertó el temor latente en el ánimo de Freyberg, temor que lo dominó durante todo el desarrollo de la ofensiva. ¿Qué sucedería si los neozelandeses penetraban en la garganta de Tebaga, atravesándola mientras el Cuerpo de Ejército XXX quedaba desbaratado en el uadi Zigzaou? ¿Y si los neozelandeses, sin posibilidad alguna de recibir refuerzos inmediatos, fuesen atacados después por todo el *Afrikakorps*...?

El día 20, poco antes de hacerse de noche, se produjeron tres acontecimientos importantes. Las fuerzas neozelandesas fueron bombardeadas por error por aviones norteamericanos (lo que demostraba que el Cuerpo de Ejército II estadounidense se encontraba en las proximidades), sus elementos avanzados llegaron a la vista de la garganta de Tebaga y los alemanes comenzaron a trasladar la División Ligera 64 de la línea de Mareth hacia Tebaga, advirtiendo al mismo tiempo a la 21ª *Panzerdivision* (en Gabès) que era muy probable que poco después también ella tendría que operar en la garganta. Así, pues, Montgomery había conseguido el objetivo de atraer fuerzas enemigas fuera de la Línea de Mareth; pero, poco después, se harían sentir también el efecto de los temores de Freyberg.

A las 20,30 del día 20, un violentísimo fuego de barrera comenzó a martillear las unidades de la *Giovani Fascisti* que defendían el uadi Zigzaou, y en aquel sector comenzó una áspera lucha por la posesión de los reductos situados a ambos lados del obstáculo.

La división británica designada para el ataque era la 50, que tenía la misión de asegurarse el dominio de los pasos en el uadi a fin de que los ingenieros pudieran construir un puente para el paso de los carros de combate.

Los reductos en ambas orillas del uadi fueron tenazmente defendidos; a pesar de ello, al amanecer, los dos batallones habían logrado formar

una cabeza de puente de 1,5 km de anchura y poco más de 700 m de profundidad. Pero en el fondo del uadi Zigzaou las condiciones del terreno constituían un tremendo problema. El primer carro de combate que intentó cruzarlo quedó empantanado casi en seguida, y los haces arrojados al fondo pantanoso no constituyeron una gran ayuda, pues durante toda la noche sólo permitieron el paso de cuatro carros de combate y de un par de cañones contracarros. Tan pronto como el enemigo localizó el punto de cruce, concentró su fuego sobre él y la obra de los ingenieros se convirtió en un holocausto voluntario.

Sin embargo, se consiguió mejorar el vado durante el día y la noche siguientes, y unos 40 carros *Valentine* pudieron pasar a la otra parte. Aquella misma noche, también la infantería reemprendió el avance entre los reductos enemigos, pero pagando sus progresos con graves pérdidas.

No obstante, hasta la mañana del 22 no hubo indicios de una fuerte reacción enemiga. Los alemanes, resueltos a contraatacar tan sólo ante el ataque principal, evitaron utilizar sus *Panzerdivisionen* hasta que no tuvieron la seguridad de haber localizado la dirección de dicho ataque. La 15ª *Panzerdivision* recibió entonces la orden de lanzarse contra la cabeza de puente de la División 50 británica; pero sólo después de que la intensa actividad de la noche del 21 al 22 de marzo demostrase la importancia del paso del uadi. También entonces la 21ª *Panzerdivision* y la División Ligera 164 atacaron la garganta de Tebaga.

Fue un puro azar que los alemanes calcularan con exactitud cronométrica el momento de atacar el uadi Zigzaou, avanzando justamente cuando un violento chaparrón impedía despegar a la *Desert Air Force* y quitaba toda visibilidad a la artillería británica. Los carros de combate *Valentine*, sometidos a un intenso fuego, perdieron casi los dos tercios de sus efectivos, y durante todo el día los grupos de combate alemanes atacaron con ímpetu a los batallones de infantería ingleses. La cabeza de puente estaba envuelta en humo, y la batalla se desarrollaba en la oscuridad, en una confusión imponente. Por la noche, el comandante de la División 50 se vio forzado a ordenar la suspensión de los combates con el fin de proceder a una reorganización radical.

Pero las cosas no se desarrollaron según lo previsto. Dándose cuenta de que el plan original no había tenido éxito y juzgando que había atraído el grueso de las reservas alemanas a Mareth, cuando esperaba mantenerlas empeñadas con una maniobra diversiva, Montgomery tomó la dramática decisión, la noche del 22 al 23, de desviar el ataque principal de Mareth a la garganta de Tebaga.

Montgomery quería que la División 4 hindú avanzara por la pista de Hallouf, a fin de acortar la ruta de los abastecimientos hasta la citada garganta: como misión secundaria, el comandante de la división, teniente general Tuker, podía intentar un breve movimiento para empeñar en combate al enemigo a través de los montes de Matmata, a espaldas de la Línea de Mareth, en Bir Zettene. Y será el mismo general Tuker quien nos relate más adelante, todos los detalles de esa expedición.

El elemento esencial en el que se basaba el nuevo plan de Montgomery era el refuerzo masivo del Cuerpo de Ejército neozelandés con la División Acorazada 1, a la que se uniría el mando del Cuerpo de Ejército X, que correría con el peso de la batalla más allá de Tebaga.

El refuerzo del envolvimiento por la izquierda no conduciría a ningún éxito posterior, porque el Grupo Sahariano italiano se había situado en una defensa resuelta, que se hizo aún más sólida por los campos minados y que estaba cruzada por el fuego de los cañones desde las colinas a ambos lados de la garganta. Desde ese momento parecía que Freyberg y sus hombres habían perdido el apresuramiento por continuar avanzando. Freyberg demostraba un exceso de cautela, originado por la sensación de que Montgomery estaba a punto de lanzarlo a terreno descubierto, donde se vería sometido a toda la violencia de choque del *Afrikakorps*. Sus oficiales y sus hombres tuvieron tiempo para examinar detenidamente la garganta de Tebaga, ya que no se lanzó el primer ataque en gran escala hasta la noche del 21 al 22, y cuando el Grupo Sahariano cedió bajo el ataque y dejó el camino libre a la Brigada Acorazada 8, que habría podido pasar al amanecer, no se aprovechó la ocasión.

Freyberg se limitó a preguntar a Harvey, comandante de la brigada acorazada, si podía avanzar, y Harvey no tuvo toda la culpa si no se aventuró a la acción. Para Freyberg, veterano de la guerra del desierto, la perspectiva de enfrentarse con el *Afrikakorps* en terreno descubierto no era nada alentadora, ni siquiera con una ventaja numérica a su favor.

La mañana del día 22 comparecieron las primeras unidades de la 21ª *Panzerdivision*, seguidas poco después por la División Ligera 164. A mediodía era evidente que se había perdido una magnífica ocasión: la marcha de los hombres de Freyberg se hizo más lenta y el ímpetu inicial se redujo a un fatigoso avance, mientras la defensa de la garganta de Tebaga empezó a adquirir el aspecto de una empresa dirigida por verdaderos profesionales, como eran en efecto los alemanes. Casi en el mismo momento en que la División 50 comenzaba a sufrir, en el sector oriental, los duros ataques de la 15ª *Panzerdivision*, los neozelandeses establecieron contacto con los carros de combate de la 21ª y quedaron expuestos a un intenso fuego de artillería. Las operaciones no se suspendieron del todo en la garganta de Tebaga; pero desde la tarde del 22 hasta el día 26, o sea, cuando llegó la División Acorazada 1, la batalla se mantuvo incierta.

Ni los británicos ni los alemanes tenían motivos para sentirse satisfechos tanto unos como otros habían lanzado ataques que fueron detenidos antes de llegar a su fin y ninguno había conseguido los objetivos previstos. El fracaso inglés en el intento de ruptura de las posiciones de Mareth o de Tebaga era casi tan grave como el fracaso de la maniobra que debía absorver todas las reservas del enemigo, pues el día 24 la 15ª *Panzerdivision* había interrumpido su ataque, replegándose a una posición central, no localizada por los ingleses, desde la que podría lanzarse libremente en cualquier dirección; mientras tanto, la 21ª *Panzerdivision* y la División Ligera 164 estaban conquistando sólidas posiciones sin que el reconocimiento y los continuos ataques aéreos lograran contenerlas. Cuanto más se difiriera el ataque siguiente, más violenta sería la reacción alemana; y, entre tanto, para los ingleses existía la incertidumbre de no conocer la situación exacta de la 10ª *Panzerdivision*.

En cuanto a los alemanes, incluso habiendo combatido con todo el ímpetu posible, se daban cuenta de que no habían hecho bastante y la angustiosa sensación de la irresistible fuerza que se acumulaba contra ellos hizo que los comandantes del Eje revelaran, el 24, muchas incertidumbres y contradicciones. Mientras Arnim, al mando ahora del Grupo de Ejércitos *Afrika*, opinaba que debía comenzar aquella misma noche el repliegue sobre el uadi Akarit, el general Messe insistía en prorrogarlo veinticuatro horas, por el simple motivo de que no había transportes disponibles para trasladar a tiempo a toda la infantería. Conviene recordar, sin embargo, que Messe estaba convencido de la necesidad de una retirada, en contra del parecer de Kesselring, quien sostenía un punto de vista diametralmente opuesto y que por último logró convencer a Messe para que sostuviera ante Arnim la necesidad de contraatacar. Pero Arnim rechazó la idea, aceptando tan sólo la sugerencia de posponer por veinticuatro horas la retirada.

En el interín, durante la noche del 23 al 24, el Cuerpo de Ejército X y la División Acorazada 1 británica habían empezado a llegar desde Medenin al sur de la garganta de Tebaga; mientras la División 4 hindú se ponía en marcha hacia Hallouf. Aquella noche, la apresurada modificación del plan provocó grandes atascos en el movimiento y ambas divisiones perdieron un tiempo que era precioso.

También en los altos mandos hubo cambios. Montgomery pensaba confiar el mando de la nueva operación al general Horrocks, relegando a Freyberg a una posición subordinada: evidentemente, este cambio podría causar una fricción entre Freyberg y Horrocks tanto más cuanto que Freyberg, que se hallaba sobre el terreno, tenía la certeza de que el enemigo estaba concentrando sus fuerzas en Tebaga. Está justificada la suposición de que Montgomery se hubiera percatado, a través de sus oficiales de enlace y del examen de los informes de Freyberg, de que la toma de contacto con el enemigo en el ala izquierda se había realizado con excesiva prudencia, y esta justificación es aún mayor si se tiene en cuenta que los síntomas de incertidumbre no desaparecieron ni siquiera después de que Horrocks, la noche del 24, se uniera a Freyberg para iniciar los preparativos de un plan común.

De un estudio de la situación, firmado por Freyberg y Horrocks, Montgomery dedujo que sus órdenes de irrumpir en la llanura de El-Hamma a través de la garganta de Tebaga, con un solo ataque, no habían sido comprendidas. Montgomery no quería palabras, quería acción, dirigida según los términos que él había fijado, y aquel fue precisamente uno de los momentos en que adoptó una actitud firme, que no dejaba lugar a discusiones. Era necesario abrir una brecha, pero en la forma que él había indicado: la División Acorazada 1 conquistaría El-Hamma y Gabès, y no se tomarían

1943: Operación "Pugilist"

26 de febrero: Montgomery informa sobre el plan general para la ofensiva de Mareth.

6 de marzo: el *Afrikakorps* lanza un gran ataque contra Medenín, pero es rechazado con graves pérdidas. Rommel deja el mando del *Afrikakorps*.

19 de marzo: El Cuerpo de Ejército neozelandés empieza a concentrarse en una zona próxima a la garganta de Wilder.

20 de marzo: Montgomery ordena al Cuerpo de Ejército neozelandés que avance lo más pronto posible hacia la garganta de Tebaga.

20-21 de marzo: La División 50 establece una cabeza de puente en el uadi Zigzaou. El Cuerpo de Ejército neozelandés, tras un éxito inicial, es detenido en la garganta de Tebaga.

21-22 de marzo: unos 40 carros de combate atraviesan el uadi Zigzaou, pero la mayoría de ellos son destruidos en el curso del contraataque lanzado por la 15ª *Panzerdivision*, que aísla la cabeza de puente. Montgomery decide trasladar rápidamente la dirección de ataque a la garganta de Tebaga, donde los neozelandeses han sido detenidos por la 21ª *Panzerdivision* y la División Ligera 164.

23-24 de marzo: las vanguardias de la División Acorazada 1 confluyen en la garganta de Tebaga.

26 de marzo: la División 2 neozelandesa y la Brigada Acorazada 8 abren una brecha en la garganta de Tebaga y la División Acorazada 1 la atraviesa; se detiene hasta las 23,15 horas y luego reemprende su avance rápidamente hacia El-Hamma, donde los alemanes han improvisado una línea de defensa.

27 de marzo: los defensores de la línea de Mareth, envueltos, se ven forzados a retirarse de forma precipitada.

28 de marzo: el Cuerpo de Ejército neozelandés rodea El-Hamma y avanza hacia Gabès. Pero las fuerzas del Eje logran rehuir el cerco y se establecen en la línea del Akarit.

en consideración otros procedimientos distintos.

En el puesto de mando del Ejército 8, el general De Guingand se dio cuenta de la fricción que se había creado y, como buen jefe de Estado Mayor, se apresuró a intervenir para hacerse intérprete de los deseos de su comandante y para reducir los problemas de las fuerzas sometidas a su autoridad. Logró calmar los ánimos con una carta dirigida a Freyberg y a Horrocks, en la que explicaba los puntos de vista de Montgomery y les comunicaba al mismo tiempo importantes noticias relativas a la forma que adoptaría la cooperación de la RAF, que por primera vez, se había dejado convencer para atacar en vuelo rasante al enemigo, en lugar de limitarse a los bombardeos de alta cota.

En la garganta de Tebaga se solucionaron las divergencias de menor cuantía entre Freyberg y Horrocks, y se procedió a establecer un plan. No fue posible seguir las directrices de Montgomery, quien quería que el ataque se desencadenase el 25 de marzo, pues la División Acorazada 1 no llegó hasta el anochecer del día siguiente; pero, prescindiendo de la fecha inicial, todo lo demás se dispuso según los deseos del comandante del Ejército.

El día 26 de marzo, a las 16 horas, la División 2 neozelandesa, junto con la Brigada Acorazada 8, debía abrir una brecha en la garganta de Tebaga, con una profundidad de unos 4000 metros. Treinta minutos antes del ataque, los escuadrones de cazas, uno de los cuales estaba formado por aparatos *Hurricane*, armados con pequeños cañones de 40 mm, realizarían misiones de vuelo rasante. La artillería llevaría a cabo un fuego de barrera cerrado y al mismo tiempo batiría las posiciones enemigas localizadas; luego, a las 18, la División Acorazada 1 pasaría a través de la brecha abierta por los neozelandeses y, al caer el día, se concentraría en terreno descubierto.

Terminada esta primera fase, la división acorazada esperaría, en medio del enemigo, hasta las 23,15 horas, en que saldría la luna; entonces reemprendería el avance por la carretera de El-Hamma y, a continuación, pasando por Gabès, se dirigiría hacia el uadi Akarit.

Si hubiera triunfado, este ataque súbito habría rechazado al enemigo a ambos lados de la garganta de Tebaga y pocas horas después habría creado una barrera ante la retaguardia de los defensores de Mareth, impidiéndoles cualquier posibilidad de huida. Pero parece ser que Freyberg se mostró circunspecto hasta el final y quiso asegurarse de que «los carros de combate pasarían efectivamente»; a lo que Horrocks contestó resuelto: «¡Pasarán y yo pasaré con ellos!». Es preciso decir que los temores de Freyberg, al principio bastante justificados, en aquel momento eran ya casi superfluos, dada la importancia de las fuerzas que apoyaban el ataque británico.

A medida que se aproximaba la hora del ataque, se tuvo la impresión, durante cierto tiempo, de que la División Acorazada 1 llegaría con retraso. El embotellamiento del tráfico en Medenín y las pésimas condiciones de ciertas carreteras habían trastornado el horario, reduciendo la ventaja a 15 minutos tan sólo, de modo que la División Acorazada 1, al finalizar la marcha de aproximación entró en acción directamente.

Por último, los neozelandeses pudieron avanzar con la absoluta certeza de que se había hecho todo lo posible para satisfacer sus demandas: el apoyo aéreo no tenía precedentes, los abastecimientos estaban asegurados y un contingente de casi 300 carros de combate, el triple de los efectivos de que disponía el Eje, estaba dispuesto para avanzar con ellos.

Un impulso incontenible

A las 15,30 el primer cazabombardero descendió zumbando sobre las defensas alemanas, y a medida que los escuadrones en picado se sucedían, la garganta de Tebaga comenzó a desaparecer entre una nube de polvo, que ocultaba a los ojos de los alemanes los primeros movimientos de la Brigada Acorazada 8; ello se veía agravado aún por el hecho de que debían apuntar sus armas teniendo el sol en contra. Los carros de combate británicos iban en cabeza y les seguía la infantería, montada en vehículos orugas o a pie. Sorprendidos por la violencia y por la hora del ataque (era bastante raro que los ingleses atacasen antes del crepúsculo), los alemanes opusieron tan sólo intentos esporádicos de resistencia. No obstante, en ciertos puntos aislados lograron infligir pérdidas muy sensibles al enemigo; cuando pequeños grupos resistían se originaban combates locales, pero de todos modos no se pudo contener a los neozelandeses, que irrumpían con un ímpetu irresistible. Fue un ataque modelo.

A las 18 ya estaba abierta la amplia brecha prevista por el plan, y oscurecía cuando la División Acorazada 1 empezó a lanzarse en su interior, a través de las unidades de la Brigada 8 que hacían de batidores. Algunos esporádicos encuentros con los carros de combate de la 21ª *Panzerdivision* no lograron detener el avance de la División Acorazada 1, la cual, según el plan, se detuvo formando una masa compacta a unos 6,5 km más allá del último objetivo conquistado por los neozelandeses. A las 23,15 horas, cuando se elevó la luna, se reemprendió el avance y una densa columna de carros de combate y de vehículos de todas clases pasó a través de los restos de las aturdidas divisiones alemanas.

Es un principio fundamental de la táctica mecanizada que el avance no se detenga para consolidar las posiciones ocupadas, sino que, por el contrario, continúa desarrollándose hasta el límite de la resistencia, porque obrando así la confusión y la incertidumbre que asalta a los atacados se transforman en un profundo desaliento. Inversamente, la defensa debe intentar estabilizar la situación, lanzando un contraataque con fuerzas superiores a las del atacante, o bien canalizando el ataque a un terreno limitado, de manera que se pueda contener su ímpetu.

En El-Hamma había una garganta semejante a la de Tebaga, por la que el Ejército Acorazado 1 se introdujo, la mañana del 27, siguiendo la carretera que procede de Tebaga. Allí los alemanes dieron prueba de su prodigiosa capacidad de improvisación. En el momento en que entre sus fuerzas reinaba la máxima confusión, reunieron sobre el terreno todos los destacamentos que se encontraban más próximos y los lanzaron a la lucha en una tentativa de defensa. Una hora antes de la aparición de los carros de combate que iban en cabeza de la División Acorazada 1 británica, los alemanes ya habían establecido en el lugar una serie de posiciones artilleras que, a medida que pasaba el tiempo, se fueron haciendo más numerosas, de modo que Horrocks –quien, al parecer, estaba decidido a seguir al pie de la letra las órdenes de Montgomery y llegar a Gabès sólo a través de El-Hamma– se dio cuenta de que el obstáculo que se le enfrentaba únicamente podría superarse con otro ataque en gran escala, del tipo del de Tebaga. Así, gracias al margen de una hora, el Ejército 1 italiano pudo evitar ser cercado.

Mientras tanto, un contraataque lanzado por la 15ª *Panzerdivision* –mejor dicho, por la sombra de lo que había sido, pues sólo le quedaban diez carros de combate operativos– contra el flanco del Cuerpo de Ejército neozelandés había sido rechazado con tal energía por la Brigada Acorazada 8 que el mando del Cuerpo de Ejército no tuvo tiempo de darse cuenta ni de su comienzo ni de su fin.

La llanura del El-Hamma, que la tarde del 26 de marzo había sido un escenario relativamente tranquilo, conoció una extraordinaria actividad el día 27. Los defensores de Mareth se retiraban a toda velocidad por la carretera de la costa, con los italianos al frente y la fiel División Ligera 90 formando la retaguardia. En los montes Matmata, la División 4 hindú avanzaba penosamente por unas carreteras que se hallaban en pésimas condiciones y por pasos estrechos, apenas esbozados, con la esperanza de descender contra el flanco de la retirada de Mareth; mientras tanto, los ingleses rastrillaban el campo de batalla de Tebaga en El-Hamma y comenzaban a estudiar el modo de abrirse camino hacia Gabès. Los alemanes, por su parte, intentaban salvar lo salvable y mantener desembarazada la carretera para las fuerzas que estaban abandonando Mareth.

Energía hasta el fanatismo e incomparable habilidad

En medio de aquella indescriptible confusión, el firme valor del *Afrikakorps* no podía por menos que suscitar las mayores admiraciones. Mientras a su alrededor las fuerzas italianas se disgregaban, deponiendo las armas o retirándose, y los ataques británicos, tanto terrestres como aéreos, arreciaban por todas partes, aplastándolos con su superioridad material, parecía que su moral hubiera sacado nuevas fuerzas del desastre; el orgullo de las empresas realizadas endurecía su fuerza de ánimo y los hacía combatir con una energía llevada hasta el fanatismo y con una incomparable habilidad.[1]

Durante toda la jornada del 28, Freyberg, resistiendo a la insistencia de Horrocks, quien quería efectuar el hundimiento lateral del obstáculo de El-Hamma, avanzó hacia el Este, por un difícil terreno, a fin de dirigirse hacia Gabès, envolviendo el flanco de las defensas alemanas. Pero era demasiado tarde, pues los defensores habían conseguido su intento y los últimos restos de las unidades que habían guarnecido la Línea de Mareth se alejaron durante la noche del 27, y así, el día 29, los supervivientes del Ejército 1 italiano se estaban atrincherando en el uadi Akarit.

La batalla de Mareth, en su conjunto, fue probablemente la más importante de todas las sostenidas por el Ejército 8. En nueve días, avanzando por un terreno muy desigual, sufrió duros golpes, modificó sus planes con frío autodominio, logró resolver una serie de gravísimos problemas logísticos y lanzó contra el enemigo un ataque que, aunque no lo había aniquilado todavía, lo debilitó gravemente. En plena batalla, las tensas relaciones existentes entre Montgomery y sus comandantes de graduación más elevada se vieron sometidos a una dura prueba, y la mezcla de prudencia y de impulso del experto Freyberg había hecho resaltar la fogosa y paradójica inflexibilidad de Horrocks.

No obstante, una vez más, el ejército 8 no había logrado cercar al enemigo en el campo de batalla, si bien en un momento pareció que estaba a punto de conseguirlo. Sin embargo, el 29 de marzo, lo que quedaba del Ejército 1 italiano era sólo un pálido fantasma de las fuerzas que el 6 de marzo atacaron Medenín. Virtualmente, los italianos habían dejado de combatir y la División Ligera 164 ya no existía; en cuanto a las dos *Panzerdivisionen* habían quedado reducidas a un exiguo número de carros de combate, empeñados en una confusa acción de retaguardia. La única unidad que manifestaba haber conservado su propia estructura era la División Ligera 90, sin duda porque hasta aquel momento se había empleado menos a fondo que las otras. Y, a pesar de todo, el enemigo organizaba de nuevo, en el uadi Akarit, una tenaz defensa y la persecución británica, una vez perdido el ímpetu inicial, quedó detenida.

[1] El autor inglés expresa aquí un juicio injusto respecto del soldado italiano. Precisamente en la batalla de El-Hamma el plan de Montgomery quedó bloqueado única y exclusivamente por los italianos, que guarnecían el sector que fue objeto del ataque principal. La siguiente intervención de la División Acorazada 15 se ordenó tan sólo para rehacer la integridad de la posición, que había sido dañada, pero no destruida, ni mucho menos arrollada en los combates precedentes. El repliegue del Ejército se desarrolló de manera perfecta, bajo la generosa protección de las divisiones acorazadas alemanas, empleadas en tal misión no como alemanas, sino como las únicas idóneas por su naturaleza para aquella determinada función, característica ciertamente del arma acorazada. (Nota de la edición italiana)



MARETH

LA DIVISION 4 INDIA ENTRA EN ACCION

El *Afrikakorps* se había visto obligado a abandonar la Línea de Mareth, y por ello toda la cabeza de puente tunecina del Eje se hallaba en grave peligro; no obstante, para una parte de las unidades del Ejército 8 británico el éxito de la empresa quedó disminuido por el hecho de que el grueso de las fuerzas enemigas había logrado eludir, en el último instante, el aniquilamiento. El comandante de la División 4 india describe en este capítulo cómo el plan, cuidadosamente dispuesto para un "envolvimiento de breve radio por la izquierda", a través de los montes de Matmata, no logró su objetivo, que era destruir al enemigo en el campo de batalla.

sir Francis Tuker,
teniente general

La División 4 hindú había comenzado a estudiar atentamente la posición de Mareth desde los primeros días de febrero; pero a distancia, ya que entonces se encontraba aún en Bengasi. Habíamos llegado a la conclusión de que para destruir al enemigo en aquel sector, la primera operación de verdadera importancia que sería preciso llevar a cabo era la conquista del paso de Hallouf, que permitiría a los transportes del Ejército 8 trasladarse desde el flanco de las fuerzas enemigas desplegadas a lo largo de la costa –recorriendo una carretera asfaltada– hasta el flanco occidental orientado hacia El-Hamma.

Con el propósito de intentar la realización de este proyecto, di orden a la Brigada 7 hindú de realizar –apenas la división se hubiera reunido con el Ejército 8– un reconocimiento de terreno de colinas situado al sur del paso de Hallouf y de examinar las posiciones enemigas que se hallasen en aquella zona, sembrada de campos minados y de barreras de alambre de espino. Mientras tanto, había asignado a la Brigada 5 la misión de reunir todas las informaciones referentes a las posibles carreteras que, desde el extremo occidental del paso de Hallouf, conducían hacia el Norte, para atravesar los montes Matmata al oeste de Toujane y penetrar de este modo en la llanura. Los montes Matmata tienen una altura media de 450 metros y para alcanzar la llanura hay que atravesarlos.

A primeros de marzo, cuando se encontró nuevamente en el sector del Ejército 8, la división destacó patrullas por los montes circundantes del paso de Youamea y en la zona que se abre al norte del mismo, para poder adquirir un conocimiento inmediato del despliegue enemigo, descubriendo al mismo tiempo que en las colinas no habían ni campos minados ni alambradas, descubrimiento extraordinariamente importante para el futuro desarrollo de la situación.

Mientras tanto, el Servicio de Información de la Brigada 5 recogió otras noticias detalladas, que llegaron a través de indígenas árabes y de soldados franceses. Según estos nuevos informes, para atravesar los montes Matmata la división se podría servir de tres buenas e inesperadas vías de aproximación que, desde la desembocadura occidental del paso, llevan a la cresta, por lo que, para llevar a cabo nuestra acción, bastaría con escoger la carretera que ofreciera las mejores probabilidades de penetrar a fondo en el supuesto flanco enemigo y a sus espaldas. Pero esto significaba también que nos veríamos obligados a abandonar la táctica seguida hasta entonces en los combates del desierto para adoptar, desde aquel momento, la del combate en montaña.

Cuando llegó al sector del Ejército 8, la división sólo contaba con dos brigadas de infantería, y no disponía del regimiento de exploración, ya que la Brigada de infantería 3 se había destacado a Tobruk el verano anterior y fue aniquilada a consecuencia de aquella derrota. Por esta razón era para nosotros de importancia vital que en las siguientes operaciones la infantería fuese empleada con gran precaución, de acuerdo con los resultados que se esperaba que consiguiera. Si se empleaba en acción de montaña, esta acción descansaría más en la maniobra que en la potencia de fuego, por lo que la infantería tendría que evitar empeñarse en ásperos combates siempre que pudiera alcanzar igualmente el objetivo que se le hubiera asignado. La división debía envolver el flanco del enemigo y obligarlo a atacarla cuando se encontrase en sus posiciones, es decir, en las condiciones más ventajosas.

Nuestra unidad no disponía ni de mulos ni de otros transportes de montaña, salvo los pocos *jeeps* que tenía en dotación, y tampoco contaba con el armamento y el equipo ligero que hubiera sido necesario. Todas las armas pesadas y las municiones tenían que ser transportadas a hombros por los soldados de infantería. Sin embargo, tenía dos batallones de *gurkhas*, uno por cada brigada de infantería, constituidos por soldados procedentes de las zonas montañosas del Himalaya, quienes estaban al mando de oficiales que habían adquirido gran experiencia en este tipo de guerra en la frontera india nordoccidental en 1937-1938. Los hombres de estos batallones estaban muy bien preparados para llevar a hombros cargas muy pesadas y hasta altitudes de casi 5000 metros y, sobre todo, tanto los oficiales como los soldados, sabían que las montañas son verdaderamente amigas de quien las conoce.

El día 23 de marzo, el Ejército 8 decidió trasladar todo el peso del ataque de las fuerzas situadas a lo largo de la costa mucho más al Sur y más al Oeste, haciendo avanzar a los neozelandeses en dirección a El-Hamma, a través de la garganta de Tebaga. Para acelerar este movimiento, aquella misma noche, la División hindú recibió la orden de rechazar al enemigo del paso de Hallouf, a través del cual los transportes del Ejército podrían pasar de la zona de la costa para unirse con los neozelandeses y reforzar el envolvimiento por la izquierda. Realizado este primer movimiento, la División 4 hindú debía llevar a cabo una conversión hacia el Norte y conquistar Toujane. En líneas generales, esta era justamente la operación para la cual la división se había estado preparando, de manera que en cuanto llegó la orden se pudo poner en marcha casi en seguida.

Cuando el general Leese me comunicó sus disposiciones, en el puesto de mando del Cuerpo de Ejército XXX, le informé de las carreteras descubiertas por mi división, que parecían muy prometedoras. Había decidido con él que la División 4 hindú debería evitar a toda costa lo que era, sin duda alguna, un laberinto de posiciones fuertemente defendidas entre las montañas, y que procurara rodear Toujane por el Sur y por el Oeste. Atravesaríamos luego los montes Matmata y descenderíamos hacia Bir Zettene, con el fin de aislar al enemigo en las posiciones principales de la Línea de Mareth, mientras el Cuerpo de Ejército X penetraría más hacia el Oeste, en dirección a El-Hamma.

Esta operación requería, por parte de la División 4, una perfecta sincronización y una gran rapidez en los movimientos: era necesario mantener inmovilizado al enemigo en las posiciones principales de Mareth mientras no lográramos, después de atravesar Bir Zettene, caer en su retaguardia. En cuanto abandonáramos Medenin sería absolutamente preciso movernos con la mayor rapidez para hacer saltar la trampa en Bir Zet-

El comandante de la División 4 india ofrece un minucioso informe de la empresa realizada por su unidad entre el 23 y el 29 de marzo, que resultó un golpe en el vacío.

Para una mejor comprensión de los hechos quizá sea útil recordar que aquellos hombres, reclutados en las regiones del Alto Himalaya, unos excelentes porteadores acostumbrados a transportar cargas a alturas de 5000 metros, operaban aquí en un terreno montañoso y áspero que, desde luego, pero en general, no rebasaba la cota de los 400-500 metros: o sea, que se trataba de un difícil terreno montañoso en el marco africano, sobre todo para los veteranos de las infinitas llanuras desérticas, por que sólo eran unas modestas colinas en comparación con los paisajes evocados en esta aclaración. Es útil además recordar que, cuando después de tres días de sistemática y no disputada marcha de aproximación, entre el 26 y el 27 de marzo, los valerosos «Gurkha» establecieron contacto con el enemigo (el Ejército 1 había realizado ya la pérdida de contacto en la posición del Mareth), se encontraron tan sólo frente a una débil retaguardia.

Probablemente, aparte de la pérdida de tiempo causada por el entrecruzamineto con el Cuerpo de Ejército X británico, la operación había sido dirigida con excesivo respeto a las normas consagradas por los «manuales de maniobra», sin la indispensable adaptabilidad a la situación concreta, que requería, sobre todo, velocidad y despreocupación.

GIUSEPPE MANCINELLI, general

tene, antes de que el enemigo tuviera tiempo de ponerse alerta y retirarse. Todos los movimientos deberían realizarse furtivamente y durante la noche, hasta el momento en que nos hubiéramos asegurado la posesión del paso de Hallouf y nuestras fuerzas tuvieran la posibilidad de avanzar con la máxima celeridad para reconocer las vías de acceso a las colinas. Pero hasta entonces no sabíamos qué graves contratiempos nos deparaba el destino.

Los apuros comenzaron cuando la División Acorazada 1 recibió también la orden de ponerse en movimiento a través de Medenín –primero al Sur, luego al Oeste, más tarde de nuevo al Norte– para unirse a la división neozelandesa y participar en el ataque decisivo, que permitiría la penetración en aquel flanco enemigo y su posterior envolvimiento.

Salimos de Medenín, marchando en tres columnas, para conquistar el paso de Hallouf. La primera columna, constituida por la Brigada 7 y que comprendía las unidades de refuerzo, se dirigió al paso de Khordache para envolver el paso de Hallouf por el Sur y permitir a la Brigada 5 –que formaba la segunda columna– forzar rápidamente las posiciones. La Brigada 5 recibió la orden de atacar, aquella misma noche (la del 23 de marzo), las defensas de Hallouf desde el extremo oriental y de guarnecer luego con la infantería, antes del alba y a ambos flancos, las alturas que flanqueaban el citado paso. Por su parte, la tercera columna, formada por un solo batallón de fusileros *Rajputana*, debía penetrar, a lo largo de unos 5 km, entre las colinas, atrayendo la atención del enemigo sobre Toujane a fin de proteger a la Brigada 5 de eventuales intervenciones enemigas mientras estuviera atravesando el paso de Hallouf.

Pero no hay plan que pueda funcionar bien cuando un Ejército ordena a dos Cuerpos de Ejército que maniobren simultáneamente en el mismo terreno. La División 4 hindú estaba operando encuadrada en el Cuerpo de Ejército XXX, cuyo puesto de mando se encontraba en Medenín; mientras la División Acorazada 1 estaba a las órdenes del Cuerpo de Ejército X, que tenía su puesto de mando mucho más al Oeste. Ni los dos Cuerpos de Ejército ni el Ejército habían procedido a coordinar la dirección del movimiento y tampoco se había delegado a nadie para que lo verificase sobre el terreno. El resultado fue que, mientras la Brigada 7 hindú logró avanzar velozmente al anochecer del día 23, la 5 permaneció atascada en la cola de la División Acorazada 1 durante toda la noche, de modo que la marcha de ambas unidades sufrió un notable retraso, amenazando comprometer con ello el éxito de esta operación de envolvimiento de breve radio por la izquierda. La División 4 hindú no tenía la menor idea de que la División Acorazada 1 estuviese avanzando por la única carretera disponible –el desfiladero de Medenín– y, por su parte, la División Acorazada 1 ignoraba también que la única vía que podía recorrer era la misma que recorría la totalidad de la División 4 hindú.

En el curso de la noche del 24 al 25 de marzo, la Brigada 5, aunque con un sensible retraso sobre su plan de marcha, había destacado fuera de tiro a la columna agregada de los fusileros *Rajputana*, había procedido a la retirada de minas de los campos minados y consiguió además reparar la carretera. La mañana del 26, la posesión de los dos lados del paso de Hallouf estaba ya consolidada. Los *gurkhas* y el regimiento *Essex* habían avanzado, a pie, por los flancos, y el enemigo se retiró sin oponer excesiva resistencia. Los transportes comenzaron a pasar por el paso de Hallouf, dirigiéndose al Oeste, con suma complacencia por parte del general Kisch, comandante de los ingenieros del Ejército 8, pues los hombres del regimiento *Essex* habían desembarazado de obstáculos la carretera a lo largo de un par de kilómetros, más allá de la desembocadura opuesta del paso.

Pero los embotellamientos de Medenín habían hecho perder demasiado tiempo, que ya fue imposible recuperar. Además, la resistencia enemiga, aunque débil, nos impuso nuevos retrasos; frente a nosotros estaban los famosos «88» alemanes, que tomaron bajo su fuego directo toda la carretera del valle y la garganta mientras la brigada realizaba una conversión al Norte, hacia Toujane y Techine, de modo que ésta se vio obligada a dejar sus carros *Valentine* lejos de la carretera que discurría entre las colinas. En compensación, logramos llevar adelante y con bastante rapidez algunos morteros y cierto número de cañones de campaña, los cuales nos permitieron rebasar dos posiciones de la retaguardia enemiga. La infantería realizó amplias conversiones, capturando algunos prisioneros y causando pérdidas al adversario, mientras nuestros ingenieros se lanzaban adelante con los aparatos buscaminas, desactivando estos artefactos con la misma rapidez con que la retaguardia enemiga las colocaba, de modo que en cierto momento se encontraron literalmente en sus talones.

El día 27 de marzo la Brigada 5 obligó al enemigo a retirarse unos 12 km, y se encontraba en cabeza, al pie de las alturas que llevan a Techine, cuando los fusileros *Rajputana*, explorando en dirección a Toujane, informaron que en su sector el enemigo realizaba repliegues nocturnos. En el ínterin, la Brigada 7 había dejado a sus espaldas el paso de Khordache, así como el extenso campo minado que se extendía a partir de la desembocadura del mismo, y marchaba tras los pasos de la 5. Forzando su marcha, la Brigada 7 destacó un batallón hacia Toujane, por una buena pista que permitía el tránsito con los *jeeps*, a fin de aprovechar la cómoda vía de aproximación y para proteger el movimiento de la división entera en las alturas que rodean Techine; no había que excluir la posibilidad de que unidades enemigas saliesen de improviso de las proximidades de Toujane intentando detenernos o, por lo menos, imponernos otro retraso.

A las 15 horas del día 27 de marzo, intentando llegar lo más aprisa posible a las alturas y ganar tiempo, me trasladé al frente de la Brigada 5 y ordené que se retirasen de la calzada de la empinada carretera que conducía a Techine todos los camiones averiados. Era preciso que la cresta Matmata-Toujane estuviera en nuestro poder antes del alba, por lo que debíamos avanzar directamente por la carretera durante la noche, sin hacer caso de las pérdidas. Así se hizo, y nuestras unidades de cabeza lograron, en efecto, estar en posición frente a Techine antes del amanecer, después de haber avanzado rápidamente en la oscuridad, sin preocuparse por las constantes pérdidas que provocaban las minas ni por otros incidentes, y sin apenas haber efectuado un disparo, pues la cola de la retaguardia enemiga se había esfumado ante ellos. Ocuparon entonces la pista que llevaba a Toujane y enviaron algunas patrullas de reconocimiento hacia el Oeste, las cuales confirmaron que la carretera de Matmata estaba en gran parte destruida.

La Brigada 7 hindú continuó avanzando, mientras la 5 se detenía en las colinas para reagruparse y para instalar en ellas los cañones contracarros, las armas y el equipo pesado, que sería muy necesario cuando descendiera a las llanuras de Gabès y se empeñara en combate. La Brigada 7, con su batallón *gurkha* en cabeza, mandó hacia delante su vanguardia, que avanzó hasta Bir Zettene con la máxima rapidez que le fue posible. Dicha vanguardia informó que no había encontrado oposición por parte del enemigo; pero también comunicó que la intemperie había inutilizado completamente un buen trozo de pista, por lo que el itinerario era impracticable.

Fue un contratiempo irritante. Desde lo alto de las colinas veíamos toda la llanura de Gabès y las nubes de polvo que se alzaban en ella. Nos obstinábamos en creer que no se trataba del enemigo en retirada; pero, al mismo tiempo, temíamos que fuese así. Artilleros, infantes, ingenieros, en una palabra, todos aquellos que estaban en condiciones de echar una mano se pusieron a trabajar con afán en la reconstrucción de la carretera, transportando piedras desde el fondo del valle para revestir la pendiente de la colina. Pero nos convencimos de que por la noche era mejor interrumpir el trabajo, pues sin la luz de la luna se corría el peligro de que una parte de nuestro equipo saliese de la carretera por ceder el revestimiento de sostén, hecho como mejor supimos, y que ello nos obligase a una detención aún más larga.

La división entera se puso de nuevo en marcha la mañana del 28, descendiendo por la pista de Bir Zettene, que va directa a Gabès, mientras desde la ciudad, y también desde la zona situada más allá de ésta, se alzaban nubes de polvo, signo evidente de que la presa se nos había escapado.

El día 29 de marzo, la División 4 hindú y la Brigada Acorazada 8 del envolvimiento por la izquierda circundaron Gabès. No habíamos llegado a tiempo para imponer al enemigo la batalla, como era nuestra intención; pero, gracias a aquello que se podía considerar como una infiltración en escala divisionaria, habíamos evitado una lucha cruenta, así como los retrasos, tan perniciosos para el desarrollo ordenado de las operaciones, que se habrían producido en el caso de una fuerte resistencia del enemigo en las colinas.



SIR FRANCIS TUKER, TEN. GEN.

Nacido en 1894, fue alumno del Brighton College y de Sandhurst. Se le nombró oficial del Ejército hindú en 1914. Al terminar la primera Guerra Mundial era comandante del 1°/II *Gurkha*. En 1925-26 completó estudios en la Escuela de Guerra, y en 1933 era el teniente coronel más joven al servicio de su Majestad Británica. De diciembre de 1941 a marzo de 1944 mandó la División 4 hindú en el Norte de África y en Italia. En 1945 fue comandante del Ejército en Ceilán, y más tarde ostentó el mando del Cuerpo de Ejército IV en Birmania. Antes de abandonar la India, en 1947, tras la proclamación de la independencia, ejerció el cargo de comandante en jefe de la zona militar oriental. Es autor de *The Pattern of War*, *While Memory Serves*, *Chronicle of Private Henry Metcalfe*, *The Yellow Scarf*, *Approach to Battle* y de un volumen de poesías: *The Desert Rats*.